

# ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

### Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports

Le mercredi 10 avril 1991 - No 77

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

**QUÉBEC** 

#### Débats de l'Assemblée nationale

#### Table des matières

CAF-4447

CAE-4537

CAE-4545

CAE-4547

W. Sam L Likas	CAL-4447
M. Jean Garon	CAE-4448
M. Sam L. Elkas (réplique)	CAE-4452
Systèmes de transports terrestres	CAE-4455
Recherches et développement	
Conseil de la recherche et du développement en transport	CAE-4456
Autocars articulés et véhicules électriques	CAE-4457
Transport des rouleaux de papier	CAE-4459
Vannes à copeaux	CAE-4461
Transport ferroviaire	CAE-4462
Plan de transport dans la région de Montréal	CAE-4465
Transport en commun	CAE-4472
Transport adapté	CAE-4479
Transports maritime et aérien	CAE-4486
Transport aérien	
Intair	CAE-4486
Achat d'avions	CAE-4497
Société des traversiers	CAE-4508
Transport maritime	
Garde côtière	CAE-4514
Société des traversiers (suite)	CAE-4518
Commission des transports	CAE-4529
Traverse de Trois-Pistoles	CAE-4529
Autobus dans Lotbinière	CAE-4531
Effet de la déréglementation sur le camionnage	CAE-4532
Route de la réserve des Escoumins	CAE-4533
	0 1 5 4 5 0 7

### **Autres intervenants**

### Mme Madeleine Bélanger, présidente

Réorganisation administrative du ministère

Mme Christiane Pelchat

Réseau ferroviaire de base

Adoption des crédits

Remarques préliminaires M. Sam I. Flkas

M. Réal Gauvin M. Ghislain Maltais

M. Lewis Camden

Mme Pierrette Cardinal

M. Jean-Guy Bergeron

M. Denis Lazure

Mme Denise Carrier-Perreault

M. Cosmo Maciocia

- \* M. Gordon Smith, ministère des Transports
- \* M. Jean-Marc Bard, idem
- \* M. Denis Côté, idem
- \* M. Jacques Girard, idem
- \* M. Clément Tremblay, idem
- \* M. Paul-André Fournier, idem
- \* M. Jean-Yves Gagnon, Société des traversiers du Québec
- \* M. Maurice Ferland, Commission des transports du Québec
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

#### Le mercredi 10 avril 1991

#### Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures quinze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements est réunie ce matin afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires des programmes 1, 3, 4, 5 et 6 du ministère des Transports pour l'année financière 1991-1992. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il a été entendu que l'enveloppe pour l'étude de ces crédits est de huit heures. Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

#### Remarques préliminaires

#### M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Merci, Mme la Présidente, mes chers collègues. Le ministère des Transports se voit allouer en 1991-1992 des crédits de 2 171 595 400 \$, ce qui représente une augmentation de 6, 9 % ou de 140 435 000 \$ additionnels par rapport aux crédits de 1990-1991. Il est à noter que cette croissance des budgets alloués au ministère est supérieure de 1 % à la prévision d'inflation pour 1991. Les augmentations les plus significatives se situent au niveau des systèmes de transports terrestres, soit 59 800 000 \$ pour 12, 3 %, et du programme de construction du réseau routier et d'entretien des infrastructures de transport, pour 87 000 000 \$. Cela représente 9 % de plus de crédits comparativement à 1990-1991 en tenant compte des régularisations nécessaires provoquées par la consolidation des programmes de construction et de conservation du réseau routier.

Un budget de 530 200 000 \$ est alloué au transport de personnes en 1991-1991, soit 24, 4 % du budget total de mon ministère, qui touche les systèmes de transports terrestres. Ces sommes seront affectées essentiellement à l'administration des programmes d'aide au transport en commun et au transport adapté, ainsi qu'à la réalisation de projets majeurs d'immobilisations dans le secteur du transport en commun dans la région de Montréal.

L'exercice 1991-1992 se caractérise par plusieurs modifications importantes au niveau des interventions du ministère via les programmes d'aide au transport en commun et au transport adapté. Contrairement à ce que certains intervenants ont déclaré au cours des derniers mois,

Mme la Présidente, ces modifications ne découlent pas d'une volonté gouvernementale de se soustraire du transport en commun. Tout au contraire, elles résultent d'une volonté de mieux ajuster les interventions du ministère au contexte actuel des organismes bénéficiaires, tout en tenant compte de l'environnement dans lequel le gouvernement du Québec aura à composer au cours des prochaines années. Mon ministère, Mme la Présidente, consacrera donc au-delà de 491 200 000 \$ à l'administration de ces programmes d'aide au transport en commun et au transport adapté.

Au niveau du transport routier des marchandises, Mme la Présidente, 355 000 \$ seront consacrés en 1991-1992 à la réalisation des dernières études relatives au transport des marchandises. Ces études concernent la réglementation économique et la réglementation technique du camionnage.

Quant au volet du transport maritime, pour ce qui a trait à ce secteur, 9 000 000 \$ seront consacrés à la recherche des quatre grands projets d'objectif, Mme la Présidente: premièrement, le maintien et l'amélioration du système de liaisons maritimes, tant au niveau des services de traversiers que de celui de la desserte éloignée; deuxièmement, la construction d'équipement pour les infrastructures maritimes; troisièmement, la promotion des intérêts du Québec dans les dossiers nationaux et internationaux; et, quatrièmement, le développement économique du milieu.

Quant au transport aérien, le budget affecté au transport aérien sera de l'ordre de plus de 26 000 000 \$ et, principalement, ce budget sera alloué à l'amélioration des aéroports du ministère des Transports, ainsi qu'à la réalisation de divers projets. En outre, nous verrons à la préparation d'un plan d'aménagement de l'aéroport de Saint-Honoré ainsi qu'au suivi à donner pour les aéroports de Montmagny, l'île des Soeurs et Chibougamau-Chapais.

Pour ce qui est du service aérien gouvernemental, celui-ci apparaît au livre des crédits de 1990-1991, mais n'apparaît pas au livre des crédits de 1991-1992, puisque le fonds renouvelable du service aérien gouvernemental a été transféré en fonds spécial et était en vigueur le 1 er avril dernier.

Je terminerai par un survol rapide des différents programmes sous ma responsabilité, Mme la Présidente, en vous soulignant que, pour ce qui est du transport scolaire, c'est plus de 385 400 000 \$ qu'on allouera en 1991-1992. Ceci représente 20 800 000 \$ de plus qu'en 1990-1991. L'année 1990-1991 constitue la dernière année du présent cadre financier triennal de 1988-1989, 1989-1990, 1990-1991. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

#### M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, permettez-moi tout d'abord de dire qu'on devrait regagner les 15 minutes que nous avons perdues au début de nos travaux, puisque nous avons commencé avec un quart d'heure de retard. Ce n'est pas la faute des membres de la commission, mais, comme les crédits doivent durer huit heures, je pense qu'il faudrait les reprendre à un moment donné, possiblement après la période de questions. On pourra voir à ce moment-là.

J'aimerais d'abord dire, pour faire mes premières remarques, que le ministre ne nous a pas fourni toutes les réponses aux questions qu'on lui a posées. Il y a des questions qui ont d'ailleurs été posées par l'Opposition à tous les ministères, et, curieusement, le seul ministère qui a des réticences à répondre, c'est le ministère des Transports. D'ailleurs, les cahiers qui, selon les ententes, doivent arriver une semaine avant l'étude des crédits, on les a reçus hier matin. Alors, de deux choses l'une: ou c'est voulu ou ce n'est pas voulu. Si ce n'est pas voulu, ça montre à quel point ça ne marche pas au ministère et, si c'est voulu, ça montre encore là qu'il n'y a pas de transparence. C'est l'un ou l'autre, peut-être les deux.

Les questions auxquelles on n'a pas répondu, ce sont les questions concernant les droits de la personne. On a demandé: Quelles ont été les plaintes qui ont été déposées contre le ministère en matière de droits de la personne? S'il y a une chose à laquelle on devrait répondre, à laquelle le ministre devrait vouloir répondre et qu'il devrait connaître lui-même, c'est bien ça. On a demandé qui les avait faites également. II n'a eu aucune réponse concernant les droits de la personne. Pourtant le ministre est un de ceux qui parlent contre la discrimination, excepté que c'est facile de revendiquer la vertu, mais qu'on devrait la pratiquer. On a demandé également quel était le traitement annuel des membres des cabinets. Tous les ministères ont répondu, sauf le ministère des Transports. On ne l'a pas eu. C'est la deuxième année de suite qu'il y a une erreur. Il y a peutêtre quelqu'un dans le bureau du ministre qui ne fait pas son travail.

**M. Elkas:** On peut le déposer, il n'y a pas de problème.

M. Garon: Les suppléments aux contrats et comités de sélection. Le ministre refuse de répondre à nos demandes et reporte les réponses à l'étude des engagements financiers. C'est justement parce qu'il y a beaucoup de contrats puis de comités de sélection, c'est une demande qui est faite pour justement ne pas avoir à

demander, dans chaque cas, les suppléments aux contrats puis les comités de sélection qui ont eu à les fournir, qui les ont autorisés. Nous maintenons ces demandes-là et nous voulons obtenir immédiatement les **répons**es à nos questions pour l'exercice de l'année financière 1990-1991, comme nous sommes en droit de le demander.

Et, quatrièmement, la liste des tarifs et des montants fédéraux. On refuse de remettre la liste des droits et des tarifs chargés par le ministère et les montants versés par le gouvernement fédéral en 1990-1991, sous prétexte que l'étude des crédits vise à étudier les dépenses, alors qu'encore là, d'après les informations qu'on me donne, tous les ministères les ont fournies, sauf le ministère des Transports. Ce n'est pas très bon, parce que c'est comme si le ministère des Transports ne voulait pas répondre. Je pense bien que ce n'est pas souhaitable.

Il y a d'autres questions concernant les demandes particulières pour lesquelles on n'a pas eu de réponse, parce que, évidemment, on a eu le cahier juste hier, alors on n'a pas eu le temps de faire toute la liste précise dans chacun des cas. Mais on va le faire par la suite, puis on va revenir avec ça possiblement cet après-midi, parce qu'il y a beaucoup de questions qu'on avait demandées qui n'ont pas eu de réponses.

Mme la Présidente, mes remarques préliminaires vont porter sur deux volets: l'absence de rigueur dans la gestion des fonds publics par le ministère des Transports et l'absence d'orientation dans les politiques en matière de transport. Je dois dire aujourd'hui que j'étais estomaqué de voir les crédits. Il y a exactement une hausse de 41 % des crédits pour les services professionnels au ministère des Transports en 1991-1992. Il ne se fera pas plus de routes, mais il va y avoir 41 % de plus de crédits en services professionnels. C'est incroyable dans une ère d'austérité.

C'est pourquoi, au cours de l'étude des crédits du ministère des Transports, nous avons l'intention de montrer des faits additionnels démontrant la performance pitoyable du ministère des Transports en matière de gestion des fonds publics. Les crédits de la catégorie des dépenses: les services professionnels, administratifs autres du ministère des Transports passent 72 400 000 \$ en 1990-1991 à 102 000 000 \$ en 1991-1992. Pendant le même temps, par exemple, budget de la voirie régionale passe 105 000 000 \$ à 63 000 000 \$, lui. On peut se rendre compte à quel point on va faire du papier, mais on ne fera pas de routes. Il s'agit d'une augmentation de 29 600 000 \$ par rapport aux crédits de l'an dernier, ce qui représente une hausse de 41 %. Puisque le budget du ministère des Transports est sensiblement le même que l'an dernier et que les crédits pour le réseau routier ne sont même pas indexés cette année, il s'agit d'une situation intolérable et inacceptable.

Les dépenses pour les services profession-

(9 h 30)

sionnels?

nels et administratifs au ministère des Transports du Québec ont littéralement explosé depuis 1986. Entre 1980 et 1985, ces dépenses s'élevaient à 30 000 000. \$ environ par année. Écoutez bien! Entre 1980 et 1985, c'était environ 30 000 000 \$ par année. Changement de gouvernement. Voici ce qui se passe maintenant dans les années qui suivent. Alors, en 1985, 32 800 000 \$; en 1986, 38 800 000 \$; en 1987, 45 600 000 \$; en 1988, 52 700 000 \$; en 1989, 68 200 000 \$; en 1990, 72 400 000 \$; et, cette année, 102 000 000 \$. Il s'agit d'une augmentation incroyable car les dépenses ont plus que triplé en six ans sur le plan administratif. On fait moins de routes, on ne fait pas de routes, mais les dépenses d'administration, de gestion et de plans ont plus que triplé. Comment se fait-il qu'un gouvernement qui dit manquer d'argent, qui effectue des coupures dans les services à la population depuis 1986, qui transfère des factures de plus de routes employés de l'État autorise le ministère des Transports à dépenser des montants

Le 12 février dernier, j'ai demandé ministre Elkas, le ministre des Transports, d'agir pour mettre fin au gaspillage de fonds publics au ministère des Transports. Il faut constater que le ministre n'a rien fait et que les contribuables vont continuer de payer pour des travaux et des routes qui ne se font pas. Comme le ministre refuse d'agir, il faut que quelqu'un d'autre le fasse. En tout cas, je demande formellement au Vérificateur général de se prévaloir de l'article 45 de sa loi constituante pour intervenir immédiatement sur la gestion des fonds publics au ministère des Transports. Cet article de la Loi sur le Vérificateur général - j'espère qu'il ne se déguisera pas en courant d'air cette fois-là - est un article dans la loi qu'il doit appliquer et que le Vérificateur général n'a jamais appliqué jusqu'à maintenant. Cet article stipule que "le Vérificateur général peut soumettre, en tout temps, un rapport spécial à l'Assemblée nationale

aussi importants en contrats de services profes-

attendre la présentation de son rapport annuel". Le Vérificateur général a déià lui-même relevé plusieurs pratiques du ministère des Transports du Québec inconciliables avec une gestion rigoureuse des fonds publics. Dans ses rapports concernant les années financières terminées le 31 mars 1987 et le 31 mars 1990 déposés à l'Assemblée nationale, le Vérificateur général a fait des recommandations sur la gestion des contrats de préparation de plans et devis et de surveillance des travaux ainsi que sur les dépassements anormaux des coûts des travaux du ministère des Transports du Québec. Malgré ses recommandations, la mauvaise gestion des fonds publics persiste et s'amplifie au ministère des Transports. Qu'on me comprenne bien, je n'ac-

sur toute affaire d'une importance ou d'une urgence telle qu'elle ne saurait, à son avis,

cuse pas les fonctionnaires. Au contraire, je pense qu'on l'a vu durant la grève des ingénieurs, les fonctionnaires demandent de faire leur travail. Ils disent qu'ils sont là et qu'ils sont payés pour le faire, mais on continue à donner des contrats aux firmes pour faire faire des travaux par des firmes à l'extérieur, des dizaines de millions en travaux, alors que les fonctionnaires ne font pas le travail pour lequel ils sont payés par les fonds publics.

La vérification annuelle du Vérificateur ne suffit pas à faire toute la lumière sur la gestion des fonds publics au ministère des Transports et une enquête plus approfondie est nécessaire pour vérifier si le ministère des Transports gère les impôts et les taxes des Québécois et des Québécoises correctement. J'ai mis le tableau que je vais distribuer, rendre public, aujourd'hui, de cette progression fulgurante. 1980 à 1985, c'était stable et même que ça baissait, mais, depuis que les libéraux sont là, ça monte en flèche les dépenses administratives du ministère pour les

Deuxième aspect de l'absence de rigueur dans la gestion des fonds publics: les dépassements de coûts dans la région de Montréal. Pour une troisième année consécutive, les dépassements de coûts des travaux dans la région de Montréal ont été supérieurs à 30 %. Les dépassements de coûts ont amené le ministère à faire un choix. Comme il ne disposait pas de budgets additionnels en matière de voirie, que les coûts des travaux à Montréal dépassaient les prévisions - je dis ça pour tous les députés en dehors de Montréal qui sont ici présents ce matin - le

ministre a pigé dans le budget de la voirie

régionale. Le budget de la voirie régionale est

passé de 171 000 000 \$ en 1989-1990 à

105 000 000 \$ en 1990-1991, et, cette année, il sera de 63 400 000 \$. C'est ça la réalité. De la

même façon qu'on coupe les postes de télévision. Là, aujourd'hui, on a juste de la production culturelle à Montréal maintenant. **II** n'y a plus

rien dans le reste des régions, même plus à Québec. Dans la voirie, il ne se fera même plus

de routes non plus parce qu'on voit que le

contrats de services aux firmes de professionnels.

budget est rendu au **tiers** en deux ans: 171 000 000 \$ en 1989, 105 000 000 \$ en 1990, 163 400 000 \$ en 1991. Ce sont les régions qui font les frais du manque de prévoyance du ministère et de la mauvaise gestion des fonds publics au ministère des Transports.

Deuxièmement: absence d'orientation dans les politiques de transport. Et ça, c'est sur tous les plans. Sur plusieurs dossiers fondamentaux pour le Québec, personne ne sait où s'en **va** le ministre. Premièrement, transport **ferroviaire** des personnes. On n'a pas souvent entendu le ministre sur ce dossier majeur pour le Québec. Dans le contexte de l'accroissement des échanges Nord-Sud et aussi en fonction des intérêts économiques des Québécois, le Québec a une

décision majeure à prendre sur les trains à grande vitesse. Doit-on investir dans le train à grande vitesse? Et, si oui, où et comment doit-on investir pour que ce soit le plus avantageux en termes de développement économique pour le Québec? Pensons d'abord aux intérêts économiques du Québec et non à ceux de l'Ontario. Mais est-ce que notre avantage c'est d'aller dans une ligne Montréal-Windsor ou dans une ligne Montréal-New York, en termes de développement économique, dans le cadre du libre-échange? Mais où sont donc le ministre et le ministère des Transports dans ce dossier?

Deuxièmement, le réseau ferroviaire de base. Le gouvernement fédéral nous parle de ce dossier depuis 1988. Pendant que le réseau ferroviaire de l'Ouest est protégé jusqu'à l'an 2000, peu importent les déficits des voies ferrées dans l'Ouest - il n'y a rien de trop beau dans l'Ouest - les compagnies ferroviaires abandonnent les voies au Québec. Pire encore, elles se dépêchent d'arracher les voies ferrées dès que l'Office national des transports les autorise abandonner. Je vous dis qu'elles ne niaisent pas pour les arracher les voies. On voit que la ligne Charny-Richmond - j'ai passé récemment - est arrachée; ça n'a pas été long. Quand il s'agit de défaire au Québec, le fédéral est là, puis, je quasiment avec la complicité peux dire. dи ministre des Transports. En agissant ainsi, il freine et bloque volontairement, délibérément et de façon indéfinie, permanente, le développement de petites compagnies privées qui pourraient être intéressées à exploiter ces voies, comme ça se États-Unis. Les grosses compagnies canadiennes, devenues ferroviaires qui sont parce que le gouvernement fédéral - d'ailleurs, la Confédération a bâtie pour les grossir, pour les garantir financièrement - leur a consenti des privilèges exorbitants, sans bon sens, refusent aujourd'hui la concurrence, et le gouvernement libéral, par son inertie, son inaction et son insouciance, joue le jeu de ces compagnies contre les intérêts des Québécois. Pourquoi? Parce que le gouvernement actuel ne sait pas où il s'en va.

Troisièmement, les régions subissent le manque de clairvoyance du ministère des Transports du Québec. En Gaspésie, on veut abandonner, l'an prochain, le tronçon Chandler-Gaspé. La région des Laurentides voit le Canadien Pacifique arraché sous ses yeux la ligne St-Jérôme-Mont-Laurier. Et je disais tout à l'heure la ligne Charny-Richmond, c'est fait, c'est arraché.

Quatrièmement, absence de politique dans le secteur maritime. Malgré l'envergure et le potentiel du fleuve Saint-Laurent, malgré l'immense littoral maritime au Québec et malgré le fait que les ports du Québec manutentionnent 30 % du trafic maritime au Canada, le Québec ne possède que 11 % des emplois des transporteurs par eau. De plus, ces emplois sont moins rémunérateurs qu'en Ontario. La moyenne

annuelle de traitement de ces emplois des marins au Québec est de 23 224 \$; l'Ontario, avec 22 % du trafic canadien, des ports de gabarit de beaucoup inférieur à ceux du Québec et sans façade maritime ouverte sur le monde, possède 40 % des emplois canadiens des transporteurs par eau, croyez-le ou non. La moyenne annuelle de traitement des employés ontariens est de 33 621 \$, soit 45 % de plus qu'au Québec. Tout ça avec des "chefs Boyardee" qui se remplacent, qu'il soit libéral ou conservateur, avec une majorité de députés du Québec qui appuie ces gouvernements et avec le silence complice du gouvernement du Québec.

Les chantiers maritimes québécois souffrent aussi des politiques fédérales. En 1960, le nombre d'emplois dans les chantiers maritimes, Québec, s'élevait à 4653. En 1988, il en restait 2500, soit une baisse de 46 % par rapport à 1960. En 1960, les emplois dans les chantiers maritimes du Québec représentaient 47 % de tous les emplois dans les chantiers maritimes au Canada. En 1988, cette part était de 34 %. Pendant la même période, les emplois dans les chantiers des provinces de l'Atlantique sont passés de 2188 à 3250, en hausse de 49 %. On paie des taxes pour faire vivre les gens des Maritimes et pour "clairer" le monde du Québec. C'est ca. politique actuelle. En 1960, 22 % des emplois de la construction et de la réparation navale étaient localisés dans les provinces de l'Atlantique. En 1988, cette part était de 44 %. En 1960, les chantiers maritimes québécois représentaient 50 % de la valeur de la production et de la valeur ajoutée des chantiers maritimes au Canada. Maintenant, cette part est baissée en bas de 35 %. Pourquoi ce bilan? Parce que le fédéral n'a pas de politique maritime, sinon qu'il en a une de détruire ce qu'il y a au Québec, et que le gouvernement libéral se complaît dans cette situation marécageuse.

Cinquièmement, la surtaxe des services la garde côtière. Où est le ministre? Le ministre des Transports semble très peu préoccupé par ce dossier. Ce qui l'intéresse, c'est les traversiers du Québec qui font du traversier sur un kilomètre et demi en face de Québec et de Lévis. Ça, c'est sa grosse préoccupation. Mais le fleuve Saint-Laurent avec les ports maritimes, Trois-Rivières, le grand transbordement, la grande politique maritime, on n'en entend pas parler. Il faudrait lui acheter une calotte, comprenez-vous, peut-être bien un uniforme. Ce n'est gu'une semaine avant la fin des consultations du gouvernement fédéral qu'il est intervenu auprès du ministre fédéral des Transports. Dans sa lettre du 23 janvier à M. Lewis, M. Elkas affirme qu'il a pris connaissance de la politique du fédéral et qu'il ne saurait souscrire au projet déposé. En réponse à une question que je lui posais en Chambre au début de la session, en mars 1991, M. Elkas a affirmé qu'il a demandé au gouvernement fédéral d'effectuer les études - imaginezvous, le gouvernement fédéral lui-même - sur les impacts de cette politique au Québec, comme un petit garçon.

Sixièmement, où va le ministre avec Intair? ministre va-t-il récupérer les subventions autorisées en novembre avant qu'elle s'en aille en Alberta? Subventions à Intair, on reviendra là-dessus au cours de l'étude des crédits, subventions autorisées maintenant que la compagnie a été vendue à une compagnie albertaine. Le ministre devait savoir que quelque chose se tramait entre Intair et PWA lorsqu'il a accepté de venir en aide à Intair. Et s'il n'était pas au courant, il y a quelque chose qui ne va pas dans la cabane, certain. Qu'advient-il de toute la stratégie du gouvernement libéral en matière de transport aérien depuis qu'il a décidé de privati-ser Quebecair? Ce miracle du nouveau gouvernement, cette politique qui devait être à l'image du nouveau gouvernement, est-ce que le gouvernement a bien évalué les options qui s'offraient à lui en 1986? Aujourd'hui, on se rend compte qu'il y a eu beaucoup d'improvisation dans les gestes du gouvernement dans le dossier du transport aérien et que la présence des Québécois dans ce secteur va prochainement être réduite à peu de

Septièmement, absence d'orientation en matière de sécurité routière. Les recommandations des rapports des coroners sont reléguées aux oubliettes. La sécurité sur les routes, les morts, les accidents majeurs, ça n'a pas l'air d'être la grande préoccupation du gouvernement et du ministre. Le ministère continue à faire des aménagements routiers dangereux, par exemple, la sortie de l'autoroute 5 à Tulip Valley et la sortie 112 à Valley Jonction. La direction de la sécurité routière au ministère manque de ressouces et de moyens.

Huitièmement, absence d'orientation et leadership en matière de camionnage. Le Québec est trop permissif quant aux limites de charges. En plus, la Société de l'assurance automobile du Québec et le ministre accordent une quantité incroyable de permis spéciaux pour dépasser ces limites. Écoutez bien, et c'est le ministre qui les émet, les permis spéciaux. Ce n'est pas pour rien que les ornières sont apparues au Québec à partir de 1986. Malgré ses beaux discours lors du débat sur le proiet de loi 108, le ministre a autorisé, en 1990, en vertu de l'article 633 du Code de la sécurité routière, 4655 permis spéciaux, soit 652 de plus qu'en 1989. Cette annéelà, il en avait émis 4003. En 1985, aucun permis spécial n'avait été émis par le ministre. C'est en 1986 qu'on a commencé à émettre ces permis pour dépasser au-delà des charges excédentaires déjà autorisées par la Société de l'assurance automobile. Cette année-là, le nombre de permis émis par le ministère avait été, imaginez-vous, de 196. Voyez la progression fulgurante des permis spéciaux au Québec pour dépasser les règlements. C'est juste les permis du ministre ça.

Juste les permis du ministre. Je ne parle pas de ceux qui avaient déjà, en vertu des réglementations, une possibilité d'autorisation de charges excédentaires par la Régie. C'était 196, c'est rendu au-dessus de 4000 maintenant et continue à progresser. On va nous dire qu'ii y a un contrôle. Les députés vont jouer aux vierges offensées, à la bonne gestion, quand on voit qu'actuellement, le principal responsable de la détérioration des routes au Québec, c'est l'incurie du ministre lui-même qui autorise charges par milliers qui dépassent les limites excédentaires, les limites permises par la loi et le règlement. C'est lui, le coupable. En plus des permis autorisés par le ministre en 1990, la Société de l'assurance automobile a émis 34 455 permis spéciaux comparativement à 17 351 en 1985, plus que le double par la Société ellemême.

Quel suivi le ministre accorde-t-il aux 17 recommandations du rapport Charbonneau sur le camionnage? Plusieurs de ces recommandations, notamment sur les conditions de travail dans le secteur de la sous-traitance et sur les charges et les dimensions, sont toujours en attente de décision. Le ministre jovialiste n'a pas le temps de s'occuper de ça.

Que va faire le ministre dans le secteur du vrac? Va-t-il cesser de tergiverser avec dossier qui traîne depuis maintenant plus de trois ans? Veut-il maintenir, oui ou non, la réglementation actuelle dans le secteur du vrac? Et si oui, a-t-il la volonté de l'appliquer? Le ministre ne peut indéfiniment maintenir la réglementation en vigueur pour satisfaire les camionneurs artisans et ne pas l'appliquer afin de plaire aux entrepreneurs. Il doit se brancher. Le fardeau fiscal de l'industrie est trop lourd. En plus, on apprend que le ministre Ryan et le ministre des Finances concoctent une autre augmentation des droits d'immatriculation, et le ministre des Transports n'est même pas dans le coup, on ne lui demande même pas son avis. Le ministre est davantage considéré comme un percepteur de taxes au Québec et de droits auprès des automobilistes et des camionneurs, dans ce gouvernement, que comme un véritable ministre des Transports. Il semble qu'aujourd'hui, c'est deuxième ministère du Revenu, le ministère Transports. Qu'est-ce qu'on fait? On collecte. Nous sommes les automobilistes et les camionneurs les plus taxés, et de loin, en Amérique du Nord. Et qu'est-ce que le gouvernement se prépare à faire encore après avoir doublé, pratiquement doublé, les permis d'immatriculation, doublé le prix, l'an dernier, des permis de conduire, avoir siphonné la Régie de l'assurance automobile? On apprend qu'actuellement, le ministre est silencieux, alors que ses collègues se préparent à faire une autre trouée augmenter les permis d'immatriculation automobilistes au Québec et peut-être augmenter encore la taxe sur l'essence, alors qu'on est de

loin les plus taxés et que ce gouvernement, qui prétendait que c'était trop taxé antérieurement, s'est organisé pour monter l'ascenceur dans le plafond et enlever la possibilité que l'ascenceur descende, pour qu'on soit les plus taxés en Amérique du Nord. Et on apprend qu'aujourd'hui, les augmentations de taxes vont continuer encore cette année parce que le ministre des Transports ne fait pas son travail, le ministre des Transports est trop faible et n'a pas le courage de défendre les gens qui doivent être défendus. Il se fait avaler tout rond par ses collègues des Finances et des Affaires municipales, et, pendant ce temps-là, tous ceux qui sont dans le domaine des transports au Québec doivent supporter la faiblesse du ministre des Transports. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui ont des remarques préliminaires? Non? M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires à faire sur...

#### M. Sam L. Elkas (réplique)

M. Elkas: Mme la Présidente, permettez. On finit le show là, et ce qui m'étonne, c'est que le député de Lévis ne s'est pas préoccupé, ne se préoccupe pas d'ailleurs, des réponses du ministre et est toujours prêt à faire des accusations non fondées. Le même député de Lévis, qui se lève et qui siège en cette commission, a félicité le ministre des actions prises par son ministère sur le contrôle routier et sur la sécurité routière sur tout ce qui touchait la loi 108. Ça m'étonne que le député de Lévis se lève et fasse toutes sortes d'allégations qui ont été écrites, évidemment, par son recherchiste, parce qu'il ne se retrouve pas dans son discours.

Si vous me permettez, Mme la Présidente, on nous a accusé de ne pas livrer la marchandise. On avait 11 jours d'avis pour monter tout ce cahier ici, pour répondre aux questions qui avaient été demandées par le député de Lévis. Il m'a demandé, l'an passé, bien des questions. J'ai toujours livré la marchandise. Quant aux autres, quant aux salaires au cabinet, ça me fait plaisir, Mme la Présidente, de déposer les montants. Je n'étais pas au courant qu'il voulait avoir les montants. J'étais sous l'impression qu'il voulait simplement le nom des gens qui étaient à mon cabinet l'an passé. (9 h 45)

Mme la Présidente, si vous me le permettez, on a touché plusieurs volets, mais pour tout ce qui touche le programme 2, qui va être défendu par mon collègue, Bob Middlemiss, le ministre délégué aux Transports, je ne veux pas **m'embar**quer dans un débat avec le député de Lévis, parce qu'on aura l'occasion, le 25 avril, de le faire. Mais faire des accusations à notre égard et dire que le gouvernement ne fait absolument rien

sur toute la question du réseau routier, ie dois lui rappeler qu'une des principales causes qui ont détruit nos routes, c'est le manque de contrôle routier, puis je lui rappelle aussi que le gouvernement qui a mis fin au contrôle routier était le gouvernement du temps, en 1981-1982, lorsqu'on a mis fin aux bleus, aux fameuses polices bleues, qui étaient là pour le contrôle. Savez-vous que le gouvernement péquiste du temps, quand il ne pouvait pas gérer des dossiers, il avait deux options: soit imposer un moratoire ou mettre fin au programme. C'est justement ce qu'il a fait, Mme la Présidente, en 1982-1983, et j'ai la preuve de l'ancien ministre des Transports du temps, M. Clair, qui m'a avisé et m'a fait mention que c'est le chef de l'Opposition d'aujourd'hui, qui a mis fin au contrôle routier.

Qu'est-ce que ça veut dire de mettre fin au contrôle routier? C'est qu'il y avait un "free-for-all", Mme la Présidente, au niveau du camionnage sur le territoire du Québec. Aucun permis n'était perçu, que ce soit le permis de transport, le permis de "fuel" et tous les autres permis. Les pesées n'existaient pas. Il n'y avait personne pour gérer cette matière.

Alors, Mme la Présidente, aujourd'hui on se trouve à dépenser des montants catastrophiques de 82 000 000 \$ sur le Métropolitain, l'an passé, à Montréal. Si le gouvernement du temps avait eu des programmes de prévention... Ils ne connaissent même pas ça. Pour eux, la construction, du nouveau développement, c'est le show qu'on fait devant le monde, mais la conservation, ils n'ont jamais connu ça. Je trouve écoeurant que le député de Lévis fasse des accusations semblables. 82 000 000 \$, Mme la Présidente, quand ça aurait pu nous coûter 50 000 000 \$ si on avait fait la prévention en 1982-1983. Puis on a les preuves pour le démontrer. Aujourd'hui, on passe notre temps à réparer des structures là où il n'y avait jamais une once de prévention mise par le gouvernement du temps. Alors, vos propos ne sont pas fondés, M. le député de Lévis.

On va parler du plan ferroviaire dans la province de Québec. Il a été délaissé. Oui, il avait 76 % du marché; aujourd'hui, il se retrouve avec 26 % du marché. Pourquoi? L'industrie du camionnage a pris toute la part du marché. Il v avait un "free-for-all" encore. Quant aux permis spéciaux, il n'y avait pas de contrôle, c'est pour ça qu'il n'y avait pas de permis spéciaux d'émis. En émettant des permis spéciaux, on touche les dimensions, non seulement les charges. La grande partie touche les dimensions. Puis un cultivateur, quelqu'un qui se promène avec un équipement qui ne rencontre pas nos normes, mais qui n'a aucun impact négatif sur la route doit demander un permis spécial. C'est justement ça qu'on a fait. Si vous dites qu'il n'y en avait pas auparavant, c'est encore parce que, vous permettez, c'était le "free-for-all". Personne n'en demandait et personne n'en émettait, et c'est là qu'a commencé le début de la destruction de notre réseau routier.

Quant au TGV, on attend le rapport du comité Québec-Ontario, à savoir comment on va répondre aux questions qui ont été déposées. Ça a été déposé au bureau du premier ministre. Il y aura des discussions entre les deux premiers ministres de l'Ontario et du Québec. La ligne Charny-Richmond, c'est faux de dire qu'on ne s'est pas arraché la chemise... Les styles sont peut-être bien différents. Celui qui vous parle n'est pas une personne qui va se déchirer la chemise sur la place publique pour faire le grand show, mais on essaie d'influencer les gens en s'opposant à des fermetures de lignes. C'est justement ça, on s'est opposé à l'ONT et on en a la preuve. La ligne Chandler-Gaspé, on a dépensé 70 000 \$ pour une étude pour conserver justement cette route. C'est important pour nous. Compte tenu du nombre de passagers dans le coin, c'est important qu'on leur permette un transport. C'est vital.

Le transport maritime, c'est une juridiction fédérale, mais il y a des discussions avec les gens du Québec qui veulent maintenir cette part de marché. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais il y a une histoire de succès qui entoure I, île de Montréal et le port de Montréal en particulier. C'est donc triste, Mme la Présidente, que ce député qui porte de libres accusations; n'écoute même pas le discours du minister. Alors, je ne sais pas si je perds mon temps à essayer de lui répondre, mais, lorsque la caméra est sur lui, évidemment, il est prêt à faire un show.

#### Une voix: Exactement.

M. Elkas: Ce que je ne comprends pas non plus, c'est une personne évidemment courtoise qui me dit: Continuons le bon travail, et qui va en Chambre pour féliciter le ministre pour la première fois de sa vie... Il l'a dit en Chambre: Je félicite le ministre et c'est rare que je le fais. Mais il ne l'a jamais fait. Il l'a dit pareil. Alors, une personne qui tient des discours semblables, puis qui arrive à cette même commission pour dénoncer le ministre et lui dire qu'il ne fait absolument rien... J'aimerais qu'on demande d'ailleurs aux deux compagnies de chemin fer combien ce ministre est sérieux et s'assure qu'il y ait une conservation de ce qu'il nous reste et qu'on puisse bâtir sur ce qu'on a. Et il y a des discussions qui se font aujourd'hui entre mon ministère et les deux compagnies de chemin de fer pour s'assurer de cette conservation. On est en train de faire la tournée de tous les chemins de fer qui entourent la grande région de Montréal pour savoir si c'est possible de réintroduire les trains de banlieue. On en a deux justement, qui sont en fonction. Le train de Rigaud est un grand succès. Nous avons alloué 237 000 000 \$ pour la ligne de Deux-Montagnes. Nous regardons la ligne du nord, la ligne de Saint-Hilaire, la ligne de Châteauguay. C'est tous des endroits où on voit du potentiel.

Il n'est pas nécessaire de dépenser de grands montants d'argent comme on prévoit ou comme on nous recommande de faire. Le député de Lévis nous recommande, par les temps qui courent, au lieu de trouver d'autres options, la construction d'un métro entre Lévis et la ville de Québec. Je ne dis pas que ce n'est pas faisaible, mais il me semble qu'à 57 000 000 \$\frac{1}{2}\$ le kilomètre - et ça va nous en prendre au moins neuf - on pourrait se demander où est le bienfondé de ses arguments. Pour une personne qui dit que le ministère est toujours irresponsable au niveau de ses dépenses, j'aimerais qu'il regarde un peu plus le fond de ce qu'on fait ici et qu'il essaie de ne pas politiser les dossiers qu'on essaie de présenter. Mme la Présidente, je pense qu'on est ici pour servir la population, la société québécoise. Quant à ça, on fait de notre mieux.

Le ministre n'est pas une personne qui, comme je l'ai mentionné, va arracher sa chemise sur la place publique et faire un show. J'aime mieux me servir de mes propres façons d'opérer et j'ai fait mes preuves depuis un an et demi, madame, que ce soit à la Sécurité publique où au niveau des Transports. Des projets de loi, j'en ai déposé. Si on veut simplement regarder le bilan au niveau de la sécurité routière, il y a eu 7, 6 % de moins d'accidents avec des victimes sur les routes du Québec l'an passé que l'année d'avant, l'un des meilleurs bilans qu'on n'a jamais eu. Les gens sont devenus beaucoup plus conscients de la sécurité routière, et ça a eu tout un effet. Le ministre et son équipe ont monté des programmes pour assurer la sécurité de ces gens. Les points noirs, on n'en avait pas discuté des points noirs. Vous pourrez en rediscuter avec mon collègue, M. Middlemiss, le 25 avril. On a pris des actions pour en corriger des points noirs, mais, en plus de ça, on a sensibilisé les gens. Et quand il nous accuse d'être des "siphonneux", qu'il regarde donc dans l'Ouest, qu'il regarde donc dans l'Est pour savoir combien on paie en amendes dans ces provinces-là. On est loin de se rendre à ces niveaux-là. Alors, c'est totalement faux de nous accuser de choses semblables.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre est égal à lui-même. Quand je lui ai dit qu'il ne faisait rien dans différents domaines, il a répondu par ce qu'il faisait dans l'ouest de Montréal. Ce n'est pas là qu'est le problème, je comprends. Il a répondu par ce qu'il faisait dans l'ouest de Montréal. Il a même assez d'argent pour faire un petit viaduc pour ceux qui vont traverser l'autoroute, dans l'ouest de Montréal, avec leur voiture de golf. 2 000 000 \$ que le ministère des Transports a mis pour permettre

aux golfeurs, dans l'ouest - il n'y a rien de trop beau dans l'ouest - de passer en dessous de l'autoroute pour continuer leur parcours de golf de l'autre bord. Bien, c'est justement ça qu'il a répondu.

Quand je lui ai parlé tantôt, il n'a pas répondu quand je lui ai parlé du contrôle routier. Je n'ai pas parlé de la loi qu'on a adopté au mois de décembre. C'est vrai que j'ai dit qu'on avait fait une meilleure étude en commission parlementaire, mais j'ai dit qu'il ne l'appliquait pas, après ça, sa loi. Qu'est-ce que ça donne d'avoir la plus belle loi si, après ça, le ministre donne des permis par milliers pour dépasser les normes qu'il vient d'établir? Il remarquera, quand on a parlé au mois de décembre du projet de loi, que je lui avais dit justement qu'il y avait un volet qui était absent, parce que le ministre n'a pas voulu prendre de décisions concernant les charges trop lourdes. Il n'y avait pas rien dans le contrôle routier au mois de décembre, et, si le ministre avait été assez franc pour le dire, il aurait dit là-dessus: Sur cet aspect-là, j'admets que le député de Lévis a été très critique. Et même, j'avais fait venir des fonctionnaires du ministère qui étaient venus dire justement quelles étaient les normes dans l'État de New York où on a démontré à la face de tout le monde - c'est dans tous les enregistrements de ces débats au mois de décembre - que, dans **l'État** de New York, on était beaucoup plus sévère. J'ai fait expliquer les règlements de l'État de New York pour montrer à quel point, nous, Québec, on était permissif, même dans les charges permises. Le ministre, en plus de ça, lui, donne des permis par milliers pour dépasser ces charges-là au-delà d'une marge que peut dépasser la Régie, alors que, dans l'État de New York, il ne se donne pas de permis pour dépasser les règlements, et je l'ai fait admettre par les fonctionnaires du ministre. Alors, qu'est-ce que le ministre vient de nous dire actuellement? II faudrait quand même qu'il comprenne de quoi il est question. Le ministre passe à côté du sujet, en se disant: La caméra va me regarder, elle va permettre de voir que j'ai répondu à quelque chose et tout le monde va penser que c'est correct. Sauf que, je regrette, le ministre n'a pas répondu.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, étant donné que les remarques préliminaires sont limitées à 20 minutes...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et que vous avez déjà largement dépassé votre temps - on...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...est rendu à

24 minutes, je crois - je demanderais qu'on commence l'étude du programme 1.

M. Garon: Je vais terminer en lui disant que... Là-dessus, il m', parlé des cultivateurs. Sauf que, vous voyez, aujourd'hui, dans l'emploi agricole, il y a 28 000 personnes de moins actuellement qu'il n'y en avait en 1985. Il ne pourra pas dire que le nombre de permis a augmenté parce qu'il y a plus de cultivateurs. Il y en a beaucoup moins qu'il n'y en avait en 1985. Il a invoqué des choses qui n'ont ni queue ni tête.

Mme la Présidente, le problème, je souhaite que les députés - je ne pense pas que c'est la députée de Vachon qui va parler, elle est dans le bout de Montréal - mais j'espère que les députés qui représentent d'autres régions, eux autres, vont se tenir debout pour dire que le député de Lévis a raison, qu'on dépense beaucoup d'argent, qu'on a des dépassements considérables dans l'ouest de Montréal, mais que, par ailleurs, dans les régions du Québec, il n'y a pas de travaux qui se font.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Vachon.

Mme Pelchat: Oui. J'aimerais juste souligner au député de Lévis que le comté de Vachon ne fait pas partie de la région de Montréal mais de la Montérégie. En ce qui a trait aux travaux qui ont été faits en Montérégie, il y en a eu de faits et il y en a encore qui vont venir; on attend encore la 30. Le message est passé, M. le ministre? Merci.

**M.** Garon: II y a moins d'argent qui a été dépensé que dans le temps du gouvernement précédent.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant!

- **M. Garon:** J'ai été rendre les chiffres publics dans votre région en plus.
- **M.** Gauvin: Mme la Présidente, je vous ai demandé la parole, s'il vous plaît. Merci.
- La Présidente (Mme Bélanger): Bien, ur instant, là!

M. Gauvin: Non, mais écoutez.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny.

Des voix: Ha, ha, ha!

**M.** Gauvin: Est-ce que je dois prendre le rythme du député de Lévis?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, ce n'est pas nécessaire.

**M.** Garon: Mme la Présidente, je n'accepte pas que le député de Montmagny essaie de vous faire peur parce que vous êtes une femme.

M. Gauvin: Non, non...

Des voix: Oh!

M. Gauvin: ...une minute.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: J'ai juste demandé s'il était...

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Gauvin: ....souhaitable que je prenne le rythme du député de Lévis. Ce que je dois dire comme député d'une région rurale, c'est que je n'ai pas à démontrer la capacité que les députés de ces régions-là, comme la mienne, et moi-même ont à se tenir debout. Il n'y a pas seulement le député de Lévis qui se tient debout. Je pense qu'on pourrait peut-être imager tout ce qu'on pourrait sur ça, mais ce que je veux dire, c'est que je ne suis pas en mesure de dire que le député de Lévis a raison. Quand il dit que l'État de New York, ne donne pas de permis spéciaux, bien le député de Lévis n'a pas raison. Il se

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Montmagny.

donne des permis spéciaux dans l'État de New

York, et je parle en connaissance de cause. C'est

ce que je voulais ajouter, Mme la Présidente.

M. Maltais: Alors, si on a finit de queuler...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors là, si vous voulez bien...

**M. Maltais:** ...on "pourrait-u" commencer les crédits, ciel d'Afrique?

La Présidente (Mme Bélanger): ...je pense que les discussions...

M. Elkas: Ça dure huit heures.

M. Garon: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Je regrette.

M. Garon: ...question de règlement. Ce que le député de Montmagny a dit n'est pas exact. II se donne des permis spéciaux pour des...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas une question de règlement, ça.

**M. Garon:** ...considérations de transport qui ne permettent pas de passer sur les routes...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas une question de règlement, M. le député de Lévis, je regrette.

**M. Garon:** ...mais pas sur les charges excédentaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît!

M. Garon: II ne se donne audun permis sur des charges excédentaires.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

**M. Gauvin:** Mme la Présidente, il se donne des permis sur des charges excédentaires.

M. Garon: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, la discussion étant terminée, nous passons à l'étude du programme 1. M. le ministre.

M. Garon: Je vous avise, Mme la Présidente, que, cet après-midi, je vais déposer une lettre de l'État de New York qui dit qu'il ne se donne pas de permis spéciaux pour les charges excédentaires, qui va réfuter... Et j'espère que le député de Montmagny sera assez gentilhomme pour retirer ses paroles. Je vais déposer une lettre, cet après-midi, pour le démontrer.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

**M.** Gauvin: Je vais vous démontrer qu'on peut avoir des permis spéciaux.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny! M. le ministre, le programme 1. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le programme 1? (10 heures)

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

#### Systèmes de transports terrestres

M. Garon: Le programme 1, attendez un peu. Alors, Mme la Présidente, je veux dire, à ce moment-là, que je peux continuer à aller dans les régions du Québec et à dire, dans les différentes régions, que les députés libéraux des différentes régions sont satisfaits des budgets du

ministère des Transports et qu'ils considèrent qu'ils ont assez d'argent, parce que je vois que même le député de Montmagny-L'Islet a protesté pour dire qu'il y avait assez d'argent qui venait dans sa région.

- M. Camden: Question de règlement, Mme la Présidente.
- **M. Garon:** Je vais dire, donc, que je pourrai continuer...
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, le programme 1, c'est les transports terrestres.
- **M. Camden:** Voulez-vous le rappeler à l'ordre, s'il vous plaît, et lui demander de parler pour lui-même, ça va être déjà beaucoup, et d'être cohérent en même temps.
- La Présidente (Mme Bélanger): Je demanderais l'ordre, s'il vous plaît!
- **M. Camden:** Ce serait une contribution au parlementarisme.
- La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le programme 1, c'est les transports terrestres.
- **M. Garon:** On ne peut rien vous cacher, Mme la Présidente.
- La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires, M. le ministre?
- M. Elkas: Mme la Présidente, je n'ai pas de commentaires.
- La Présidente (Mme Bélanger): Non. Alors, M. le député de Lévis...
- M. Elkas: On est prêt à répondre aux questions.
- La Présidente (Mme Bélanger):... sur le programme 1, transports terrestres.

#### Recherches et développement

# Conseil de la recherche et du développement en transport

M. Garon: Mme la Présidente, M. Jean Robitaille, le président du Conseil de la recherche et du développement en transport, a déclaré publiquement, le 30 novembre dernier, que les entreprises oeuvrant dans le domaine du matériel et des équipements de transport trouvent difficilement preneur en matière de subventions pour leurs projets de recherche. Selon M. Robitaille, cette situation met en péril l'existence même de l'industrie québécoise du matériel de

Robitaille transport. M. est allé plus loin en et affirmant. je cite son communiqué, au'il enjoignait M. Sam Elkas de faire preuve de leadership dans le domaine de la recherche en transport afin de développer une vision de l'avenir et une stratégie...

- M. Maltais: Mme la Présidente...
- M. Garon:... axées sur la mondialisation des échanges commerciaux.
- La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de Lévis. M. le député de Saguenay.
  - M. Garon: Communiqué de...
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.
  - M. Garon: Oui.
- M. Maltais: Juste une petite question. Estce que vous pourriez déposer ce document-là? Je ne l'ai pas, moi.
  - M. Garon: Je n'ai pas le... J'ai...
- M. Maltais: Vous citez un document de M. Robitaille, je ne l'ai pas.
  - M. Garon: Le document? On peut...
- M. Maltais: Pouvez-vous le déposer? C'est pour fins d'information.
  - M. Garon: Oui.
- M. Maltais: Parce que si on veut faire des références.
- M. Garon: Je vais vous donner la référence aussi. Je vais le déposer en plus. C'est le communiqué du 30 novembre 1990, M. André Marcil, secrétaire général du CRDT.
- La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le document est déposé.
- Garon: Le CRDT est un organismeconseil relevant du ministre des Transports du Québec. Son mandat est d'étudier, de donner des avis et de faire des recommandations au ministre des Transports. Le CRDT formule trois recommandations dans son communiqué du 30 novembre: d'abord, réduire l'ampleur des projets visés afin de les rendre plus accessibles aux PME; deuxièmement, accélérer le processus d'acceptation afin que l'entreprise impliquée puisse suivre le rythme du marché; troisièmement, effectivement les fonds prévus et non s'en servir uniquement pour du capital politique. Et ça, comme je vous le dis, ce sont les recommanda-

tions.

Dans le cahier de renseignements pour l'Opposition officielle, section Dépenses en recherche, on constate qu'au 1er avril 1990 un budget de 3 200 000 \$ était prévu pour des subventions de recherche en transport. Les dépenses seront de 1 900 000 \$. Il reste donc 1 300 000 \$ qui ne seront pas octroyés, soit 41 % du budget prévu qui restera dans les crédits périmés. Deux projets importants, l'autocar articulé et le véhicule électrique de l'IREQ, qui devaient totaliser des subventions de 411 000 \$, ne recevront que 21 194 \$, soit 5 % du budget prévu.

Mes questions au ministre sont les suivantes. Comment le ministre explique-t-il les sorties du président du Conseil de la recherche et du développement en transport sur le financement de la recherche en transport et sur le manque de leadership du ministre dans ce dossier? Pourquoi les projets de l'autocar articulé et du véhicule électrique de l'IREQ ont-ils reçu si peu de subventions en 1990-1991 par rapport au budget prévu au 1er avril 1990? Et est-ce que le ministre va suivre les recommandations du président du Conseil de la recherche et du développement en transport? Le ministre peut-il préciser la démarche qu'il suivra pour mettre en branle ces recommandations du CRDT?

### La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, lors de notre arrivée, ce n'était pas un grand mystère qu'on avait des problèmes au niveau du camionnage et de toute la question du transport routier. Je me suis assis avec les représentants de ces associations. Je demanderais au député de Lévis qu'il s'informe auprès des présidents, soit de l'Association du camionnage du Québec ou l'ANCAI, de tout ce beau monde là, à savoir si, en effet, on a eu des discussions, des tables de concertation qui pourraient nous amener à de la recherche, mais à des recherches bien fondées, des recherches où on pourrait dépenser de l'argent et en retirer des bénéfices. Dans le moment, nous sommes en train de discuter avec ces gens-là. L'industrie se trouve très satisfaite de la façon dont on a géré nos dossiers. Il reste, par contre, qu'il y a beaucoup de travail à faire dans ce milieu.

Il faut dire que la recherche ne se fait pas entièrement chez nous. Le ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, la partie technologie va en chercher beaucoup plus qu'on ne peut en avoir chez nous. Alors, c'est partagé d'une façon peut-être pas nécessairement égale, mais, quant à nous, les discussions se poursuivent au niveau de l'industrie du camionnage. Je vous prierais peut-être d'entrer en communication avec les présidents, M. Serge Leclerc ou M. Raymond Bréard, pour vous informer des progrès

que nous avons faits dans les dernières années.

Mme la Présidente, si vous me le permettez, comme j'en ai fait mention dans mon discours, nous sommes préoccupés par la perte de marché au niveau de l'industrie des chemins de fer. Nous avons investi des montants d'argent dans tout ce qui touche la gare intermodale. On nous avait suggéré, dans le temps, qu'il y avait du potentiel au niveau du "railroaders". Vous savez, les gros coups associés surtout avec le transport fer-roviaire, c'est la manipulation des marchandises. C'est sûr qu'un camion peut se rapporter du point A au point B assez facilement. La concurrence devient de plus en plus difficile, mais si on peut trouver des moyens... C'est justement là qu'on met de grands efforts pour trouver des moyens d'améliorer la manipulation de marchan-dises au niveau du chemin de fer. On travaille en concertation avec le CN et le CP. Le CP a déposé des montants d'argent assez importants dans la recherche du système intermodal de "railroaders"; nous sommes prêts à faire la même chose. Je ne sais pas si le montant a été dépo-

- **M.** Garon: Je voudrais poser une question au ministre. Il y a le président...
- **M. Elkas:** Le montant va être déposé, Mme la Présidente, d'ici deux ou trois semaines, un montant assez important.

#### Autocars articulés et véhicules électriques

M. Garon: Il y a le président du Conseil de la recherche et du développement en transport qui attaque durement le ministre. Écoutez ce qu'il dit... M. Robitaille estime que, pour que ça marche dans le domaine de la recherche en transport, ca doit se faire sous trois conditions. Ce ne sont pas de petites attaques, ce sont des attaques très dures. C'est un organisme, en plus, qui relève du ministre des Transports. Écoutez ce qu'il lui dit: Il faut réduire l'ampleur des projets visés afin de les rendre plus accessibles aux PME, accélérer le processus d'acceptation afin que l'entreprise impliquée puisse suivre le rythme du marché, dépenser effectivement les fonds prévus et non s'en servir uniquement pour du capital politique. C'est un organisme du ministre qui lui dit d'arrêter de faire de la politique et de faire de la recherche. Il dit que vous ne dépensez même pas les sommes d'argent. Il dit qu'actuellement, on ne tient pas compte des besoins. Il cite des secteurs, notamment dans le domaine de la recherche sur les autocars articulés et les véhicules électriques. On voit qu'actuellement, par exemple, le Japon... On est un des secteurs où on peut travailler dans le domaine des voitures électriques, parce qu'on a l'électricité, à développer et des moyens pour que l'énergie du transport puisse se faire des voitures électriques. On voit que le Japon veut s'orienter dans cette direction-là dans les prochaines années, qu'il y a des commandes très fermes de passées dans ce secteur-là. Et le ministre, qui a des budgets qui ne sont pas considérables, n'en dépense même pas la moitié dans le développement de la technologie, alors qu'on est rendu dans le libre-échange et qu'il faut être en compétition avec l'Amérique du Nord, les États-Unis.

Alors, quand le président du Conseil de la recherche et du développement en transport du Québec lui fait une mise en garde et une remontrance aussi sévère, le ministre doit répondre à ça, il doit dire ce qu'il fait par rapport à ça. Il est d'accord ou il n'est pas d'accord. S'il n'est pas d'accord, pourquoi; s'il est d'accord, qu'estce que qu'il va faire pour corriger la situation? Il ne peut pas juste arriver et juste faire des salamalecs. Il faut qu'il fasse autre chose, qu'il réponde à des interrogations précises de gens responsables dans le secteur de la recherche et du développement en matière de transport.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, en réponse à la question, il ne faut pas prétendre que, parce qu'on a une enveloppe budgétaire sur la recherche qui nous a été donnée, on la dépense toute parce que c'est important de la dépenser. On va dépenser selon le progrès du développement au niveau de la recherche, et ça s'adonne que les montants d'argent qui nous ont été donnés, alloués, au niveau de l'enveloppe budgétaire n'ont pas été dépensés dans la période donnée, parce que la recherche a pris plus de temps que prévu. Mais dire qu'on n'en a pas fait...

Vous savez, le président de l'association nous critique... Il veut être consulté, et on est prêts à s'asseoir avec fui et à le consulter. Mais c'est seulement de la consultation, et on a toujours été ouverts de cette façon-là. Mais quant à la question précise au niveau des montants d'argent dépensés, on ne les dépense pas quand les travaux ne sont pas faits ou ne sont pas en cours. Pour le véhicule électrique, par exemple, de l'IREQ, les études ne sont pas complétées, alors on ne dépense pas d'argent. On ne paie pas quand la marchandise n'est pas livrée.

Une voix: C'est ça, ça a été lent à démarrer.

- M. Elkas: Ça a été très très lent à démarrer et vous avez juste à poser la question à votre monsieur qui critique, il va vous donner la même réponse. C'est bien beau de faire des sorties...
- M. Garon: Non, Mme la Présidente, ce n'est pas ça...

- M. Elkas: ...mais les montants d'argent, s'ils ont été alloués et que le programme ne démarre pas, on n'est pas pour déposer l'argent à l'avance.
- M. Garon: Oui, mais le ministre ne peut pas se comporter comme un wagon de queue, il doit se comporter comme une locomotive, là-dedans. Quand on dit: IREQ, véhicules électriques, il y avait une prévision de 200 000 \$ et on a dépensé 21 000 \$, 21 194 \$. Bon, bien ça, c'est un secteur de l'avenir en termes de contrôle de l'environnement et de respect de l'environnement, alors qu'on voit que des pays, comme le Japon, s'en vont très fermement dans cette direction. Le ministre ne peut pas être un n'instre qui regarde passer la parade comme s'il n'avait rien à faire là-dedans, il est supposé être le leader dans le domaine du transport au Québec et il dit: Bien, j'attends.

Et après ça, l'autocar articulé, 211 459,21 \$, c'est assez précis, la prévision, 211 459,21 \$. II y aura exactement, cette année, zéro cent de dépensée, pas une "tôle". Alors, l'autocar articulé, je me rappelle que l'ancien ministre, le député de Charlesbourg, nous disait à quel point c'était ça qui était fantastique en termes de développement, mais il n'y aura pas une cent de développée. La caisse de métro, on sait à quel point les gens se plaignent au point de vue de ces questions-là, pour la caisse de métro; pour 100 000 \$ qui étaient prévus, il y aura 9 000 \$ de dépensés dans ce secteur-là. Les taxis adaptés, il y avait 115 000 \$ de prévus, il y a

Mais les deux grands points que je voulais souligner, je vais laisser faire les autres... Non, non, je vais les laisser faire parce que... Je vais parler de deux grands points: l'autocar articulé, c'est le transport sur de grandes distances, ça en est du transport en commun, ça, et l'IREQ, la voiture électrique, c'est une autre affaire d'avenir en fonction de la protection de l'environnement. Alors, qu'est-ce que le ministre va nous dire là-dedans? Pourquoi ça ne marche pas? L'IREQ, c'est quand même l'Institut de recherche en électricité du Québec. C'est une autre affaire de l'Hydro. Peut-être que le président serait mieux de s'occuper le l'IREQ que d'aller faire des discours à New York. II y a quelque chose qui ne va pas, là.

Une voix: À New York, tout le monde y va.

- M. Elkas: Mme la Présidente, pour répondre à ces questions...
- La **Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.
- M. Elkas: ...ces gens-là n'ont pas exercé une option qu'ils avaient. On n'est pas pour les payer à l'avance quand ils n'exercent pas une

option de recherche. C'est pur et simple. Alors, les sommes d'argent n'ont pas été dépensées, au risque de répéter et de répéter. Le député de Lévis devrait comprendre le gros bon sens, qu'on ne paie pas...

**M. Garon:** Mais pourquoi? Pourquoi ça n'a pas marché?

M. Elkas: Ce sont eux qui sont maître d'oeuvre sur le projet, et puis ils ont arrêté après un certain nombre d'autobus. Il y a d'autres technologies qui s'intègrent, alors on se questionne sur la direction qu'on prend, oui, et ça prend un peu plus de temps, c'est bien normal.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay. (10 h 15)

#### Transport des rouleaux de papier

M. Maltais: Merci, Mme la Présidente. Moi, M. le ministre, j'ai quelques questions. C'est à caractère régional, c'est bien sûr que ça n'intéresse pas la balance de la province de Québec, mais ça m'intéresse drôlement. II s'agit du transport terrestre de rouleaux de papier autrement que par les trains. Au Québec, on sait que 99,9 % du transport des rouleaux de papier se font par les trains et c'est très bien réglementé au niveau sécuritaire, au niveau chargement, c'est très bien fait. En 1988, on avait une compagnie de chemin de fer chez nous, à Baie-Comeau, pas très longue - un mille et demi - qui s'appelait Quebec North Shore Railway, qui a été dissoute parce que c'était une compagnie privée. Il s'agissait d'un chemin de fer qui partait de l'usine de Québec de l'Ontario Paper pour se rendre au quai, et elle transportait les rouleaux de papier sur les trains. À la suite de ça, la compagnie a donné le contrat de transport à une entreprise privée pour transporter rouleaux de papier.

Vous ne pourriez pas faire graisser la porte, Mme la Présidente, c'est tannant quand on parle.

Ce qui est arrivé, c'est qu'il n'y avait pas de réglementation au Québec concernant le transport de rouleaux de papier par camion. Nous en avons fait une. On n'a pas attendu après un institut de recherche, parce qu'on leur avait demandé leur avis et qu'ils nous ont simplement répondu que ça ne les intéressait pas parce que le transport était trop minime au niveau du transport routier. Alors, M. Robitaille, au lieu d'écrire des affaires contre le ministre, il serait aussi bien de faire sa job.

À ce moment-là, de connivence avec certains fonctionnaires du ministère des Transports - je pense qu'ils ne sont pas ici - on a établi une réglementation pour que ça soit sécuritaire, que ça soit accepté par la Sûreté du Québec, la Sûreté municipale. Maintenant, cette réglementation-là est basée à courte distance. Or, ce qui arrive, c'est que chez nous, avec la construction du nouveau quai, ce n'est plus un demi-mille, ça va être une distance d'à peu près quatre milles, en fait sept kilomètres. Il n'y a pas de réglementation, et les rouleaux de papier, c'est un transport assez particulier. Le seul endroit où j'en ai vu transporté par camion, c'est un petit peu dans la ville de Québec, très occasionnellement, par la Daishowa et au débarquement des quais à New York. Ça prend une réglementation spéciale, ça prend des camions spécialex, ça prend des vannes, des "floats" spéciales. À l'heure actuelle, les entreprises voudraient se conformer avant d'investir dans une pareille... Ça prend une quinzaine de vannes, de "floats", pour faire ce transport-là. entreprises m'ont demandé de m'assurer, qu'elles vont faire construire leurs vannes, d'avoir une certaine expertise du ministre des Transports pour que, lorsque ce sera terminé - on parle de 200 000 \$ à 250 000 \$ la "float" - sécuritairement, ce soit fait selon normes du ministre des Transports et que la Sûreté du Québec les accepte. Je ne sais pas si l'institut de recherche peut faire quelque chose. Même si ça ne les intéresse pas, peut-être que si vous leur demandiez un ordre bien précis... Parce que les entreprises qui investissent quelque chose comme 2 500 000 \$ dans la construction de "floats" comme ça, elles voudraient bien s'assurer qu'après qu'elles soient construites elles seront conformes aux normes et aux directives du ministre des Transports.

Ma demande va dans le sens de voir si ces entreprises-là pourraient profiter de l'expertise du ministre des Transports, de quelques officiers chez vous, comme ç'a été fait antérieurement en 1988, avec peut-être les mêmes officiers - je n'ai pas leur nom, mais je les ai au dossier. Les gens ont fait une bonne job. Finalement, c'était à titre expérimental et, depuis deux ans, ça fonctionne. Maintenant, on doit faire fabriquer une quinzaine de "floats", donner les commandes, mais on veut s'assurer qu'une fois qu'ils seront faites, elles vont rencontrer les normes du ministère.

M. Elkas: Je peux vous assurer, M. le député, que nous allons continuer à aider l'industrie. Dans la configuration des charges et du design de ces véhicules, on est préoccupé par le fait qu'il y en a certains qui se lancent dans des dépenses sans vraiment venir nous voir. Alors, on est vraiment présent dans le champ pour s'assurer que ces gens-là respectent d'ailleurs les normes.

S'il y a eu d'ailleurs des permis spéciaux d'émis, c'est parce qu'il y a eu toutes sortes de configurations, et on respectait au moins... Ça ne veut pas dire que ces gens-là se promènent hors

charge ou hors dimension, mais simplement que ces dimensions, les charges, les designs, les configurations de ces véhicules n'ont pas été normalisés. Une grande partie de ce champ sera normalisé cette année, dans les 12 prochains mois. On va voir le nombre de permis spéciaux réduit. Cette normalisation est faite en concertation avec les autres provinces aussi. En ce qui touche les configurations encore pas mal uniques, on va s'assurer de travailler avec ces gens-là pour essayer de rejoindre une norme, sinon il y aura des permis spéciaux pour le peu de temps dont on peut se servir de véhicules semblables.

M. Maltais: C'est qu'à l'heure actuelle, pour commencer ce genre de transport, l'entreprise, la compagnie et les officiers du ministère des Transports sont convenus d'une réglementation ensemble. Ils sont venus rencontrer les officiers et sont convenus, donc, d'une réglementation. Au niveau de la surcharge, il n'y en a pas. C'est trois rouleaux de papier par vanne, sauf que des rouleaux de papier, c'est dur à faire rester là, surtout sur la Côte-Nord. Le problème, c'est qu'il y a eu un accident mortel, à un moment donné, lors du transbordement de ça, et c'est là que tout a commencé à devenir croche.

À l'heure actuelle, il y a une réglementation au ministère des Transports qui a été faite avec vos officiers et les gens de la compagnie de transport qui, en soi, est bonne, sauf que là, le transporteur, lui, c'est un contrat à long terme et il doit faire fabriquer pour 2 500 000 \$ de "floats". Ce qu'il dit, c'est: Une fois qu'elles vont être faites, avant de donner la commande, je veux m'assurer que ces vannes-là, quand elles vont sortir de l'usine, je vais les accrocher sur mes camions, qu'elles vont être conformes et que je n'aurai plus d'amendes, que je n'aurai plus de petites bebelles, parce qu'il faut se rappeler que la Sûreté municipale a une juridiction là-dessus, parce qu'ils transportent un petit peu dans la ville, et la Sûreté du Québec, et la police de la route. Alors, ce pauvre contracteur, il avait affaire à tout le monde, et le problème làdedans, c'est qu'il n'y en avait pas un qui avait la même version. Alors, l'entreprise, elle, ne fait pas de tort à personne. Elle fait juste transporter des rouleaux de papier de l'usine au quai. Ce qu'elle veut, finalement, la compagnie, c'est de se rendre conforme au ministère des Transports et d'avoir la paix pour pouvoir exécuter ses contrats en toute quiétude, comme on dit, parce que, quand on parle d'investissements de ce prixlà, peut-être que pour le CP ce n'est pas beaucoup, mais pour Jean Fournier, 2 500 000 \$, c'est de l'argent.

M. Elkas: Je veux vous assurer de notre collaboration entière dans ce dossier, et, si vous voulez me donner le nom de la compagnie, je vais faire un suivi. J'ai l'impression que ç'a déjà

été fait, mais je vais faire un suivi.

- M. Maltais: Oui, ça déjà été fait. C'est parce que, là, il y a un règlement qui a été...
- M. Elkas: C'est parce qu'on est rendu au point, là...
- M. Maltais: On est rendu au point où on doit changer parce que, c'était deux milles à peu près et, là, il faut en faire sept.

M. Elkas: O.K.

M. Maltais: C'est différent.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Elkas: Un instant, Mme la Présidente.

- M. Maltais: Vous savez, M. le député de Lévis, le transport du papier, c'est pas mal plus compliqué que la viande avariée de Couture.
- M. Elkas: M. le député, j'ai de l'information additionnelle à vous donner. Il y a deux...
  - M. Garon: Moi, je ne suis pas là-dedans.
- M. Elkas: ...programmes de recherche qui touchent à ça: le développement d'un système d'essieu autodirectionnel appliqué à un camion, un montant de 4300 \$. II y en a un autre qui touche justement le dossier que vous avez soulevé, un système de contrôle de charge pour essieu relevable et/ou à charge variable pour remorque, peu coûteux et robuste pour l'environnement québécois, et ça, c'est un montant assez important, 25 000 \$. Sous ce volet, on va chercher environ 30 000 \$ seulement pour le transport des rouleaux de papier.
- M. Maltais: C'est parce que ce n'est pas de la faute de personne, c'est arrivé d'un coup sec. Avant ça, il ne s'en faisait pas du tout de transport de rouleaux de papier par camion, mais, au cours des temps, les trains sont devenus désuets et ils ont décidé d'en faire. Parce qu'un jour ou l'autre, ils vont arrêter d'être transportés en camion.
- M. Elkas: Je pense, M. le député, qu'on doit s'attendre, à l'avenir, à avoir des demandes assez spéciales parce que les Québécois innovent, essaient de trouver de nouvelles façons de transporter les marchandises, les personnes. Alors, dans ce domaine, on va se retrouver avec beaucoup de demandes. Nos gens sont près de l'industrie pour s'assurer que l'industrie se comporte en direction qui va protéger d'ailleurs l'environnement de notre société.

#### Vannes à copeaux

M. Maltais: J'ai une autre question concernant le transport, en recherche et développement. Il s'agit des vannes à copeaux. Je ne sais pas si ça vous dit quelque chose, mais, sur la Côte-Nord, nous sommes à peu près les plus grands transporteurs de copeaux, qu'on appelle, pour les pâtes et papiers. Moi, j'ai beau regarder sur le traversier - ils passent tous à Tadoussac, inévitablement, il faut tous qu'ils passent par là - et, après avoir discuté avec bien des camionneurs, bien des compagnies de camionnage, il n'y en a pas une qui est pareille. Je ne sais pas s'il y a une norme au ministère des Transports pour les fabriquer. Est-ce qu'il y a une norme qui régit ça? Lorsqu'on accorde un permis pour le transport en vrac de vannes à copeaux, est-ce qu'il y a des exigences pour qu'elles soient toutes pareilles? Parce qu'il n'y en a pas une qui est pareille. Remarquez bien qu'elles ne une qui est pareille. Remaiquez bien qu'elles ne sont pas nécessairement non conformes, mais il y en a qui sont couvertes, il y en a d'autres qui sont à moitié couvertes et il y en a d'autres qui ont une certaine hauteur. Il n'y en a pas une qui est pareille. Moi, j'ai fait un petit relevé chez nous. J'en ai 450 dans mon comté, des vannes à copeaux, et j'aimerais ça savoir s'il y a une réglementation là-dessus, sur ce genre de vannes. Encore là, c'est un transport nouveau. Il y a 10 ans, il n'y en avait pas et, aujourd'hui, il y en beaucoup. Y a-t-il une réglementation pour qu'elles soient uniformes au niveau du fabricant, parce qu'il y a beaucoup de "homemade" làdedans, il y a beaucoup de fabrication artisanale? Je ne sais pas si le ministère des Transports, avant d'émettre un permis, a des exigences conformes au niveau de la hauteur, si couverte ou si elle n'est pas couverte, ainsi de suite. Parce que, de temps en temps, on voit passer des "chips" le long du chemin et ce n'est pas beau pour l'environnement. Ce n'est pas beau non plus quand ca nous tombe dans la face.

M. Elkas: Vous avez absolument raison. Il y a beaucoup de "homemade" dans ce domaine. Justement, j'en parlais avec la personne responsable. On essaie de trouver une réglementation avec laquelle l'industrie des camionneurs va pouvoir vivre.

M. Maltais: Sans les égorger.

M. Elkas: Sans les égorger, parce que c'est difficile et ce ne sont pas tous les gens qui auraient les moyens d'arriver à une norme qui serait trop stricte. Mais, par contre, quant à la question d'arrimage, le poids et les dimensions doivent être respectés. C'est pour ça qu'on a des contrats routiers.

M. Maltais: Oui, mais c'est la configuration qui n'est pas pareille, parce qu'il y en a qui sont

couvertes, il y en a d'autres qui sont à moitié couvertes et il y en a qui ne sont pas couvertes du tout. Il y en a avec un filet et il y en a qui n'ont pas de filet. Moi, je voudrais savoir s'il y a une norme bien précise. Par exemple, est-ce qu'elles doivent être totalement couvertes ces vannes-là, oui ou non, avoir une couverture dessus pour ne pas laisser échapper les "chips"?

M. Elkas: II y a une réglementation sur l'arrimage. Ce qui manque, c'est de s'assurer qu'elle soit respectée d'une façon assez uniforme. Mais on retrouve toujours le problème, et ils sont nombreux ces gens-là.

#### M. Maltais: Oui, oui.

M. Elkas: On les voit d'une place à l'autre, et c'est une chose qu'on doit contrôler. C'est avec une bonne consultation dans ce milieu qu'on va pouvoir rencontrer nos objectifs. Vous savez, si on n'a pas de consultants sur les routes... Je parle de consultants, d'inspecteurs routiers. Il est important d'être en contact avec l'industrie pour aider la personne. Il ne s'agit pas d'arriver, de l'assommer...

#### M. Maltais: Non, non, pas de l'égorger.

M. Elkas: ...et de lui dire: Coudon, enlignetoi! C'est de l'aider à arriver à une norme. Même lorsqu'on sera plus présent dans les régions, il est évident que ces gens-là - et on veut être des personnes approchables aussi - vont venir nous voir avant de monter des configurations qui n'ont pas de sens. Mais de là à la suivre à la lettre, ça va être assez difficile. Comme on l'a mentionné, du "homemade", il y en a.

M. Maltais: Oui, oui, parce que le camionneur, quand il dépense, je ne sais pas moi, 50 000 \$ ou 60 000 \$ pour en faire construire une, ce n'est pas pire de la faire construire selon les normes du ministère. Ça ne lui coûtera pas plus cher et y "va-tu" avoir la paix après! Y "va-tu" être tranquille, tu penses! Somme toute, c'est ça que l'entreprise recherche un peu, d'avoir une norme qui va être applicable à tout le monde pour éviter d'avoir un peu trop de "homemade" laissé au jugement du gars qui la fabrique. Souvent, le gars, s'il sauve, je ne sais pas combien, moi, 10 000 \$ en ne faisant pas de couverture et si c'est toléré, les "chips", on les ramasse sur le bord du chemin...

M. Elkas: Vous savez, c'est une question qui est souvent soulevée à cette commission. Dernièrement, j'ai reçu une présentation assez intéressante qui montre le travail qui a été fait dans ce domaine. Je vous la suggérerais d'ailleurs, Mme la Présidente... C'est une présentation qui peut durer une heure pour démontrer les efforts qui ont été faits et la façon dont Tin-

dustrie a répondu aux demandes faites par le ministère. Ce n'est pas quelque chose qui a été inventé nécessairement chez nous, mais on voit qu'avec une bonne concertation avec l'industrie. on peut arriver, comme je l'ai mentionné, à des objectifs qui ne vont pas nécessairement plaire à l'ensemble des gens... Ce ne sont pas tous les camionneurs qui sont satisfaits à 100 % des normes qu'on impose. Il y en a toujours une couple qui vont être déloyaux, mais, ça, on ne peut pas s'en sortir. Mais la présentation démontre clairement la direction où on s'en va et toutes les charges et dimensions qui ont été mises sur pied pendant des années et les correctifs qui ont été imposés dans les dernières années. On a fait énormément de chemin dans ce domaine, puis je vous lance l'invitation à cette présentation que vous allez trouver très intéressante.

(10 h 30)

- La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saguenay. M. le député de Lévis.
- M. Garon: Maintenant que M. le ministre vient de passer à un intervalle reposant, j'espère qu'il sera plus en forme pour répondre à mes questions.

Dans le programme 1...

M. Maltais: M. le député, ce n'est pas parce qu'on...

#### Transport ferroviaire

- M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça. Je veux dire un petit intervalle du genre: Passe-moi le café, je vais te passer le sucre. C'est plus facile. Mais j'aimerais lui demander ceci: Dans son budget, dans la ventilation des systèmes de transports terrestres, comment peut-il expliquer que, dans la section Services, le budget passe de 4 500 000 \$ à 28 733 000 \$? Ça veut dire 24 200 000 \$ de plus. Pourquoi a-t-il besoin de 24 500 000 \$ de plus pour des contrats de services professionnels? C'est un gros montant, ça. Juste pour ce programme-là, de 4 500 000 \$ à 28 733 000 \$. Comment ça se fait-il qu'il ait besoin de tant de contrats de services? Il a donc bien des amis qui ont faim.
- M. Elkas: Ce n'est pas une question d'amis qui ont faim, c'est qu'on met sur pied programme sur la ligne de Deux-Montagnes qui s'élève à 227 000 000 \$. C'est le début du programme et c'est pour ca qu'il y a un écart aussi grand.
- M. Garon: Quels services vont être là? Des services professionnels?
- M. Elkas: Sur le montant, ce ne sont tous des honoraires. Le montant des honoraires s'élève à 2 600 000 \$. Si on veut

ventilation, on a l'infrastructure ferroviaire 10 000 000 \$, d'autres infrastructures 3 300 000 \$: l'acquisition des terrains 10 400 000 \$: les honoraires à 2 600 000 \$. Alors, sur un total de 2b 300 000 \$, ce n'est pas une question de fournir des travaux à des amis, je trouve ça non fondé, pas correct.

- M. Garon: C'est vous qui faites la ventilation comme ça.
- М. Elkas: Non. je m'excuse. j'ai regardé les dossiers à fond.
- M. Garon: C'est marqué, regardez bien. On sous l'item Services; Fonctionnement, vices. Il y a quelque chose qui ne va pas là.
- M. Elkas: Je viens de vous donner ventilation. M. le député.
- M. Garon: C'est une drôle de ventilation quand même pour un montant d'argent qui est au fonctionnement, dans les dépenses de services, en dessous des dépenses de communications. C'est une drôle de façon de faire la transparence.
- M. Elkas: Les contrats avec le CN, Mme la Présidente, c'est des services. On ne peut pas les trouver ailleurs.
- M. Garon: Mais comment se fait-il que vous avez à payer 24 000 000 \$ de plus au CN?
- M. Elkas: Il y a une question de modernisation de Deux-Montagnes. Il y a un programme de 227 000 000 \$. On a fait le départ, on l'a annoncé. Vous dites qu'on ne fait pas de travaux, qu'on ne fait absolument rien. On démarre des travaux assez importants, puis là vous dites...

M. Garon: Ça va être situé où?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Ça va être situé où?

M. Elkas: Montréal, Deux-Montagnes, le lac Saint-Eustache, oui.

M. Garon: C'est ça.

- M. Elkas: Alors, voulez-vous... Peut-être que le député de Lévis aimerait mieux...
  - M. Garon: O.K. Une autre question...
- M. Elkas: Peut-être que le député de Lévis, en réponse à sa question, ses propos, pense qu'on devrait bâtir des ponts, promouvoir le routier au lieu de mettre en place des trains de banlieue qui pourraient transporter 15 000 à 20 000 personnes par jour. C'est un peu

direction que le gouvernement prend et voici des actions, des gestes concrets pour aboutir à nos objectifs. Alors, on a une option, M. le député de Lévis: construire des ponts, des routes additionnelles, qui vont peut-être dans votre direction parce que vous...

- M. Garon: Je vais y revenir.
- M. Elkas: ...dans votre ministère... Votre gouvernement, d'ailleurs, a toujours eu cette pratique pour aller chercher l'appui du public: Faisons une nouvelle route. Alors, c'est pour ça qu'on est rendu au point où on est rendu, M. le député de Lévis, que le routier est "magané".
- M. Garon: Ce n'est pas vrai, ça. On mettait plus d'argent dans le transport en commun.
- M. Elkas: Au lieu d'aller dépenser de l'argent pour la conservation des acquis, le peu d'argent que vous aviez, vous l'avez mis sur les routes pour faire le gros show, le coupage de ruban. On se rappelle tous de Marcel Léger puis de ses actions.
- M. Garon: Mais il n'était pas aux Transports, Marcel Léger.
- M. Elkas: Non, mais il l'a fait assez souvent sur l'assainissement des eaux usées
  - M. Garon: Il était à l'Environnement.
- . M. Elkas: Oui, je le sais. Je pourrai vous en reparler.
- M. **Garon:** C'est pour ça que vous avez essayé de couper le programme, cette année, **puis**: c'est devant le tollé des gens qui ont voulu revenir au programme de Marcel Léger que vous avez être obligé de revenir.
  - M. Elkas: Non seulement ca...

M. Garon: Je vais vous poser une question concernant le train Québec-Windsor, puis, ensuite, sur le plan du ministre Côté dans Montréal, pour préparer vos fonctionnaires.

Le train Québec-Windsor. En 1989, les premiers ministres du Québec et de l'Ontario ont annoncé la formation d'un groupe de travail Québec-Ontario afin d'étudier les perspectives et les retombées ferroviaires entre les villes de Québec et de Windsor, le groupe Bujold-Caeman. Ce groupe de travail devait remettre un rapport intérimaire à l'été 1990. Son rapport final serait sur le point d'être déposé.

Le ministre des Transports, fidèle à ses habitudes, a été silencieux sur ce dossier d'une importance majeure pour le Québec. J'aimerais savoir quel est le contenu du rapport intérimaire et est-ce que le mandat du groupe a été modifié

suite au dépôt de ce rapport? Quand le groupe envisage-t-il de déposer son rapport final? Quelles ont été les interventions du ministre des Transports du Québec auprès du groupe de travail, parce que j'imagine qu'il a quelque chose à dire, lui, là-dedans? Le ministère a-t-il étudié les alternatives au scénario proposé par le groupe de travail dans la perspective de maximiser au Québec et non en Ontario les retombées des trains rapides pour les passagers? Je pense, par exemple, à l'alternative Montréal-New York. Est-ce qu'on a fait une étude, par exemple, des retombées économiques Montréal-New York comparées à Montréal-Windsor, par exemple? Parce qu'on sait que la partie la plus rentable du train rapide c'est région de Montréal et région de Québec; ce n'est pas la région de Montréal-Toronto ou Windsor, c'est la région de Québec-Montréal qui est la...

- M. Elkas: Vous ne le savez pas, ça.
- M. Garon: Oui, oui. Justement, j'ai rencontré le groupe de travail qui me l'a dit. Alors, écoutez, je ne vous parle pas à travers mon chapeau, c'est M. Bujold lui-même qui me l'a dit en passant.
- M. Elkas: Si vous êtes au courant du dossier, des réponses, de tout ce qui s'est passé, pourquoi vous demandez la question?
- M. Garon: Non, non. Quand ils ont rencontré des députés, moi, j'y suis allé. Il y en a beaucoup de députés qui ne sont pas allés mais, moi, je suis allé le rencontrer. Alors, je vais vous dire qu'on n'était pas nombreux, mais je pense que c'était quelque chose d'une importance majeure. C'est pour ça que je veux savoir, en termes de retombées économiques, si le ministère des Transports qui, lui, a une responsabilité par rapport à ça, a analysé les retombées économiques possibles avec ses autres collègues des ministères? Comme le ministre du Tourisme, par exemple, il a quelque chose à dire là-dedans. Est-ce que le potentiel de tourisme est plus grand en Ontario ou dans la région de New York, Washington, Boston ou Philadelphie. s'il y avait un train rapide qui allait vers Montréal-New York? Alors, il y a des retombées économiques possibles dans le domaine passagers, puis il y en a aussi en Ontario. Est-ce qu'on peut comparer? Parce qu'il y a à peu près au moins 10 fois plus de population dans la région de New York. Alors, est-ce que le ministre des Transports a fait des études économiques ou si, encore là, il laisse tout ça aller sur le pilote automatique?
- M. Elkas: Ce dossier a été confié à ce comité Bujold-Caeman. Ce comité se rapporte directement aux deux premiers ministres, M. Rae Peterson dans le temps et M. Bourassa.

Le rapport a été déposé dernièrement au bureau du premier ministre. J'attends la réaction du premier ministre. On a l'impression qu'on va nous transférer le dossier; on pourra vous répondre à ce moment-là. Quant aux questions qui touchent le corridor New York-Montréal, c'est des études subséquentes qu'on doit adresser, mais, pour le moment, on attend la réaction du bureau du premier ministre et du premier ministre lui-même sur le rapport **Bujold-Caeman**.

M. Garon: Suite au rapport Bujold-Caeman, vous voulez dire que votre consultant c'est le premier ministre plutôt que vous soyez l'aviseur du premier ministre? Je ne comprends pas trop, là. Je suis même étonné de la réponse que vous me donnez. Vous êtes en train de me dire que le rapport Bujold-Caeman va être donné au premier ministre, que lui va vous aviser de ses réactions plutôt que vous, qui avez l'expertise en matière de transport, donniez un avis au premier ministre. Je n'ai jamais vu ça, moi, ce que vous me dites là. C'est vraiment la charrette qui tire le cheval.

Une voix: Ce n'est pas ça qu'il a dit.

M. Elkas: Non. Ce n'est pas ça qu'on a dit. Ce n'est pas ça qu'on dit.

**Une voix:** Ce n'est pas ça qu'il a dit. Vous n'avez pas compris.

- M. Elkas: Coudon! On ne comprend jamais.
- M. Garon: Bien, j'ai compris...
- M. Elkas: On comprend seulement ce qu'on veut. Ce n'est pas ça qu'on a dit. Simplement vous dire que le dossier a été confié à ce comité qui a fait l'étude. Il est revenu avec des recommandations qui ont été déposées, puis il a travaillé en concertation avec mon ministère. Il a déposé ses recommandations, son rapport final, au bureau du premier ministre. Nous devons répondre à des questions provenant du bureau du premier ministre, mais on n'est pas rendus à cette étape-là encore. Purement et simplement.
- M. Garon: Est-ce que vous devez répondre uniquement à des questions du premier ministre ou si vous devez faire une analyse du rapport Bujold-Caeman comme ministre responsable des Transports, sans attendre et...
  - M. Elkas: Il est évident, il est évident...
- M. Garon: ...seulement répondre à des questions politiques du premier ministre?
- M. Elkas: Non, non, non. II est évident qu'on va faire l'analyse de ce rapport. On lui doit au moins ça.

- M. Garon: L'avez-vous?
- M. Elkas: Si on l'a recu?
- M. Garon: Oui.
- M. Elkas: On a recu une ébauche, mais je...
- M. Garon: Vous ne l'avez pas encore reçu.
- **M. Elkas:** On a une ébauche. Je n'ai pas reçu le rapport lui-même.
  - M. Garon: Le rapport...
- **M. Elkas:** C'est parce qu'il est dans le bureau du premier ministre.
  - M. Garon: II a été déposé où?
- M. Elkas: II a été déposé au bureau du premier ministre.
- $\boldsymbol{\mathsf{M.}}$  Garon: Donc, vous ne l'avez pas encore, vous?
  - M. Elkas: Non, je ne l'ai pas encore.
- M. Garon: Le ministère des Transports est au bureau du premier ministre, je suppose, comme les demandes à la SDI du groupe Malenfant. Le bureau du premier ministre, c'est le bureau qui a le doctorat global maintenant dans les projets importants, et les ministères, eux autres, sont là comme des pions. Bon. C'est un peu surprenant quand même. Je vais vous dire que je suppose que les gens doivent être surpris d'entendre la réponse que vous êtes en train de nous faire là.
- $\begin{tabular}{lll} {\bf M.} & {\bf Elkas:} & {\bf C'est} & {\bf normal}, & {\bf c'est} & {\bf le} & {\bf gros} & {\bf bon} \\ {\bf sens.} & & & \\ \end{tabular}$
- **M. Garon:** Non, ce n'est pas normal. Non, non, ce n'est pas de même que ça se passe dans un gouvernement normalement. Au contraire, le ministère...
- $\mbox{\bf M.}$  Elkas: Ça ne veut pas dire que tout ce qui...
- M. Garon: ...qui a l'expertise en matière de transport, c'est à lui à donner un avis au ministre. Ce n'est premier pas au premier ministre à donner un avis au ministre Transports, lui qui, au bureau du premier nistre, n'a pas l'expertise en matière de transport.
  - M. Elkas: Ce n'est pas ça. Ce n'est pas...
- M. Garon: Et vous, vous n'avez même pas vu le rapport. C'est le bureau du premier mi-

nistre qui l'a. Vous, vous avez juste une ébauche.

M. Elkas: Non, non, non.

# Plan de transport dans la région de Montréal

Garon: Imaginez-vous! Bon, je vais passer au plan de transport dans la région de Montréal. J'aimerais bien que vous écoutiez parce que j'ai fait les projections. Ici, nous avons les projections du plan Côté en fonction des chiffres qu'on a. Quatre ans après le départ... Écoutez bien! C'est après avoir siphonné les budgets de voirie régionale depuis 1989, les budgets de voirie régionale ont baissé considérablement pour financer le plan dans la région de Montréal. Malgré ça, le plan dans la région de Montréal a beaucoup de retard. Quatre ans après le début, avec des automobilistes qui paient plus d'argent que jamais, le gouvernement met une piastre sur trois qu'il collecte des automobilistes, alors que l'ancien gouvernement mettait une piastre sur deux, lui. Alors, on met moins d'argent que jamais, mais on siphonne les automobilistes plus que jamais. Alors, voici la situation. Je vais vous poser des questions concernant le plan de transport dans la région de Montréal 1988-1998 en le séparant en deux tranches, soit 1988-1993 et 1993-1998, comme c'était divisé en tranches dans le rapport Côté.

Alors, quatre ans après le début des travaux découlant du plan Côté, on s'aperçoit que la réalisation de ce plan est en retard sur ses échéanciers. Sur le plan du transport en commun, le gouvernement prévoyait investir 554 000 000 \$ entre 1988 et 1993. À un an de l'échéance, c'està-dire après quatre ans, il aura dépensé 205 000 000 \$ par rapport aux 554 000 000 \$ prévus, soit 37 % des prévisions. C'est-à-dire que 37 % des prévisions du plan Côté en matière de transport en commun auront été effectués par le ministre des Transports, pour les premiers cinq ans, à un an de l'échéance. Pour atteindre ses objectifs pour les premiers cinq ans du plan, le gouvernement devra consentir, en 1992-1993, un budget de 349 000 000 \$, voyez-vous, presque deux fois plus que ce qu'il a consenti dans les premiers quatre ans, dans l'année prochaine seulement. C'est sur le volet du développement des infrastructures que le taux de réalisations du gouvernement est le plus bas. À la fin de l'année financière actuelle, il aura dépensé 9 300 000 \$, soit 5 % de son objectif pour les premiers cinq ans. Sur le plan du réseau routier, le gouvernement prévoyait dépenser 443 200 000 \$ entre 1988 et 1993. À la fin de l'année 1991-1992, il aura dépensé 280 000 000 \$, soit 63 % de son objectif. II lui faudra un budget de 163 000 000 \$ l'an prochain pour atteindre l'objectif du plan pour les premiers cinq ans. Vous voyez, sur aucun aspect, il n'a rencontré ses échéanciers.

Sur le plan de la conservation des infrastructures, le gouvernement à déjà dépassé ses prévisions budgétaires sur ce plan-là pour la période 1988-1993. Il prévoyait dépenser 178 000 000 \$ pour ce volet en 1988-1993. À la de cette année, il aura dépensé 235 000 000 \$, soit 132 % de l'objectif. Les dépassements de coûts des travaux, par exemple, expliquent une grande partie de cette situation. Ce n'est pas parce que les travaux sont réalisés, c'est parce qu'ils ont coûté plus cher qu'il n'avait été prévu. Pire encore, le gouvernement a dépassé les prévisions pour les dix années du plan pour ce volet. Ses prévisions étaient de 186 000 000 \$. Ça donne une idée à quel point c'est bien géré? Par contre, le gouvernement est **sérieusement** en retard pour les volets améliorations et développement. Entre 1988 et 1993, il avait prévu des dépenses de 108 000 000 \$ pour le volet améliorations; aurait dépensé, au cours des premiers quatre ans, 4 500 000 \$, soit 4 % de son objectif.

Enfin, le gouvernement devrait dépenser 157 000 000 \$ entre 1988 et 1993 pour le développement du réseau routier; il a dépensé 40 500 000 \$, soit 26 % de son objectif avec un petit coup de pouce des Indiens. Les Indiens ont aidé pour faire le bout sur la 30. Bref, le gouvernement devra mettre les bouchées doubles pour réaliser ses objectifs. On est en train de se demander, dans certains domaines où des gens veulent avoir des routes, si ça ne leur prendrait pas des Indiens. Le faible niveau d'avancement du plan Côté montre bien qu'une fois de plus, les libéraux ont improvisé et qu'ils n'ont pas les moyens de leurs politiques.

Première question: Comment le ministre entend-il rencontrer les échéanciers du plan Côté? Après quatre ans sur dix, comment penserencontrer ces échéanciers? Le ministre peut-il expliquer davantage les nouvelles prévisions concernant les infrastructures de transport en commun dont le budget, pour la durée du plan, a été augmenté de 220 000 000 \$ et sera finalement de 1 000 000 000 \$? Parce qu'il ne rencontre pas ses objectifs. Il est bien loin des objectifs, puis là, il rajoute 220 000 000 \$ sur l'objectif visé, alors qu'il n'est même pas capable de rencontrer ceux qu'il avait fixés. Et compte tenu du faible niveau, est-ce que c'est encore, comme disait M. Robitaille pour la recherche et le développement, pour faire du capital politique? Gonfler leurs chiffres des objectifs mais ne pas les réaliser, même pas quand les objectifs ne sont même pas gonflés. Compte tenu du faible avancement du plan quatre ans après le début des travaux, est-ce que le ministre entend demander des budgets additionnels pour réaliser le contenu du plan, ou est-ce qu'il va réviser le contenu du plan, ou est-ce qu'il a l'intention d'augmenter les taxes pour des fins de transport

en plus de les augmenter pour les passer au ministre des Affaires municipales?

M. Elkas: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: ...s'il y a eu des délais, en grande partie, ils étaient dus à l'introduction du train de banlieue de Deux-Montagnes. II y a eu des recherches qui devaient être faites sur certains aspects du matériel roulant qui ont retardé les travaux. Mais, en plus, ce qui a retardé les travaux, c'est les lois qu'on a créées sur l'environnement. Comme vous le savez ou vous ne le savez pas, il y a deux voies qui vont s'imposer dans ce corridor et puis l'Environnement a demandé des études qui touchent le ballast existant. Nous essayons de ne pas nécessairement contourner mais de prouver à ces gens que tout ce qu'on veut faire, c'est élargir et non enlever le ballast existant. Ça a retardé nos travaux d'environ six mois. L'acquisition de l'estacade, tous les travaux qui touchent l'estacade ont aussi été retardés pour arriver à une

Il est évident qu'on veut assumer que la crise de l'an passé a poussé le gouvernement à aller de l'avant avec la 30. Ca s'adonne que le 25 juin, je me suis rendu sur les lieux avec la députée de **Châteauguay**, Mme Pierrette Cardinal, avec qui on a rencontré les maires de l'endroit, puis on leur a d'ailleurs soumis notre d'action qui touchait la 30. Ça s'adonne que le 11 juillet, on a eu une crise, mais rien n'empêche qu'on a peut-être avancé, vu la crise, les travaux de simplement un an. On aurait débuté nos travaux cette année. L'an passé, on a dépensé 9 500 000 \$ dans la région, 500 000 \$ en bas de nos estimés. Alors, de dire qu'on est toujours en train de dépasser les estimés, ce n'est pas nécessairement correct. Je regarde ici, puis on n'a pas le monopole sur les dépassements. Entre 1977 et 1985, il y a eu 478 dépassements dans la région de Montréal, dans le gouvernement du temps. 478, c'est pas pire.

M. Garon: Ce n'était pas la 30.

M. Elkas: Laissez-moi finir. Revenons à la 30. Cette année, nous retournons dans la région de Châteauguay pour finir la deuxième partie de ce volet qui touche deux autres voies et tous les échangeurs. On aura complété ce projet en 1992. On va débuter les travaux dans les semaines qui suivent. On retourne dans la région pour faire les tronçons entre Candiac et Brossard pour un montant de 62 000 000 \$. Une fois ces travaux complétés, on va s'enligner sur un corridor qui touche la 540 et Châteauguay. Nous avons rencontré et consulté les maires de la région sur une option qui nous avait été donnée, qui

touchait cinq corridors possibles, et puis on s'est entendus sur un corridor. Une fois qu'on aura une entente formelle avec ces gens, j'attends une lettre bientôt de cette MRC, je dois m'assoir avec M. Lewis, ministre des Transports, qui n'a pas retiré son engagement au niveau du pont de Valleyfield. Quand je l'ai rencontré il y a une couple de mois, il m'a avisé que l'intérêt était encore là, il nous a dit: Le pont va venir quand vous serez décidés sur la route. Alors, on est presque décidés sur la route, le corridor de la route et j'ai seulement de bonnes nouvelles à donner aux gens qui empruntent, dans le moment, le Métropolitain.

J'aimerais aussi aviser le député de Lévis qu'il y a environ 5 000 gros camions qui se promènent sur le Métropolitain toutes les semaines et qui n'ont pas d'affaire là. Ça a un impact assez important sur la productivité du camion-nage et, évidemment, l'énergie qui est perdue. Mais si ce n'avait pas été des gestes posés par le ministre du temps, je pense que c'était le ministre Léonard, qui a décidé qu'on ne continuerait plus la 30 pour rejoindre Valleyfield. II a mis une croix dessus et ça, on a la preuve, on a d'ailleurs ses énoncés, qu'il n'y voyait aucune importance. Ces gestes, on a démontré clairement que ça a surtaxé le Métropolitain, ce qui nous a amené des dépassements assez importants. Et arriver ici et nous blâmer pour des gestes qui ont été posés par le gouvernement qui nous a précédé, ie m'excuse.

M. Côté a fait une analyse au complet de la région. Ça ne se fait pas du jour au lendemain, parce que vous en avez fait, des dégâts, entre 1976 et 1984, et je dois vous dire, M. le député, que ça a coûté cher aux contribuables du Québec. Des moratoires et qu'on mette des croix sur des projets parce qu'on ne pouvait pas les gérer, c'est nous qui payons la note après. Et ce n'est pas une tâche plaisante que j'ai aujour-d'hui; c'est de ramasser tout ce que vous avez négligé dans le temps. La conservation... Les gens ne voient pas de belles routes nouvelles; peut-être dans certains cas, dans le cas de la 30. Aller réparer des ponts et des structures que vous avez négligés dans le passé, c'est sûr que ça ne paraît pas, mais la chose qui nous préoccupe, c'est plutôt la sécurité de nos gens. Et on voit dans le moment, dans le volet de correction au niveau des points noirs, de correction au niveau des structures, des améliorations marquantes, le résultat étant qu'on a réduit le nombre d'accidents de la route de 7,6 % dans le bilan de 1990 sur 1989, surtout quand le parc automobile continue d'augmenter énormément. Vous juste à regarder tout ce qui touche le volet de ce bilan, au niveau des accidents mortels sur nos routes, l'amélioration s'est faite dans le temps qu'on a gouverné.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: Merci, Mme la Présidente. En ce qui concerne l'échéancier de la 30, je peux vraiment confirmé les dires du ministre étant donné que j'y ai travaillé pendant de nombreuses années. C'était évident qu'elle devait commencer en 1991, que tout était prévu. Nous nous sommes rassemblés à plusieurs reprises avec les maires concernés, et l'échéancier était respecté. Ce qui nous a permis de devancer, évidemment, c'est la situation de crise. Mais, ceci dit, il était évident que la 30 devait commencer et les échéanciers respectés. Et je veux remercier le ministre et son équipe parce qu'ils ont fait vraiment diligence dans ce dossier, vu l'importance de la situa-tion chez moi, et je tiens quand même à le mentionner parce que c'était un dossier qui était très très difficile, c'était un dossier qui, vu l'environnement, évidemment, était toujours reporté, mais, effectivement, on s'est enlianés vers un échéancier et, je le répète sciemment, ça a été respecté, et je pense qu'il faut avoir l'honnêteté de le dire. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme la députée de Châteauguay. M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, moi, je ne peux pas empêcher... Vous savez, il y a deux genres de... Je me rappelle, quand j'étais étudiant en économie, il y avait mon professeur qui disait: Vous savez, il y a des façons de voir les choses. Un dé à coudre qui est plein d'eau est content, il est plein, c'est un dé à coudre. Un verre de 10 onces, ça lui prend 10 onces pour être plein. Alors, on peut avoir une mentalité de dé à coudre, être content de peu, mais il y en a pour qui ca en prend plus. Alors, quand vous regarder pour le transport en commun, on peu bien trouver ce qu'on voudra, mais, dans le dévelop-pement, si vous regardez, le budget, qui était prévu pour cinq ans, était de 195 000 000 \$. Vous avez 5 % de dépensés, 9 300 000 \$, et si on regardait par rapport au budget de dix ans, il y a 1 % de dépensé, après quatre ans. Il y aura 1 % dans le développement du transport en commun. Contons-nous pas d'histoires, alors que ça c'est la réalité. Et on promet en plus le métro à Laval, etc. Alors, c'est bien beau, mais 11 n'arrive rien.

Deuxièmement, la voie de contournement. Je vais vous dire une chose, si vous aviez continué la route 50 promise, si vous en aviez fait autant que le gouvernement précédent dans la route 50 et si on avait fini la route 50 pour rejoindre la 13 et la finir, et après ça rejoindre la 640, on aurait eu la voie de contournement, avec des routes qui doivent être faites de toute façon. Et, à ce moment-là, les camions qui vont et qui viennent, qui ont à passer par le boulevard Métropolitain et qui n'ont pas affaire là et qui ne proviennent pas de là auraient soulagé d'autant le boulevard Métropolitain. Qu'est-ce

que vous voulez? Quand on fait des petits bouts, parce qu'on fait un petit bout de 30, pas parce qu'on veut le faire, parce que les Indiens sont entrés sur le sentier de la guerre. Assez même qu'il y a des régions qui disent: On aimerait peut-être bien ça faire des offres à des Indiens dans notre coin pour avoir nos routes. Alors, je vais vous dire, c'est avec ça que vous allez vous retrouver avant longtemps. Pourquoi? Parce que ce n'est pas le plan du ministère, c'est selon que les Indiens sont sur le sentier de la guerre ou non. Alors, c'est ça qui a fait qu'il y a eu un bout de 30, contons-nous pas d'histoires, en urgence, à l'été, comprenez-vous. C'était planifié en sacrifice! ç'a même pris une session d'urgence pour faire un bout de 30, pour escamoter toutes les règles de l'Environnement, les règles du zonage agricole et mettre toutes les règles de côté. Ce n'est pas parce que le gouvernement l'avait planifié, mais parce que les Indiens, les Warriors, étaient sur le sentier de la guerre. Alors, c'est ça, contons-nous pas d'histoires. On est revenu dans le temps de Champlain, le temps des Iroquois. C'est ça qui est arrivé, contonsnous pas d'histoires, c'est ça la réalité. Le ministre a l'air de penser qu'il est un grand gestionnaire, un grand planificateur, voyons donc! On n'est même plus au temps des flèches, par exemple.

Alors, deuxièmement, c'est ça la réalité. Et quand vous regardez les transports en commun...

M. Elkas: Oui, mais la question, c'est quoi?

M. Garon:... votre plan, j'ai posé des questions et vous n'avez répondu à rien. J'ai dis que, dans votre plan, vous êtes de loin plusieurs années en arrière sur les réalisations. Même dans les premiers cinq ans, après quatre ans, c'est à des faibles pourcentages de votre plan des premiers cinq ans. Par rapport à 100 %, vous êtes dans certains cas à 5 %, à 37 %, à 63 %, mais on ne voit nulle part que vous avancez. Et la seule place où vous êtes autour de vos montants, c'est parce qu'il y a eu des dépassements considérables. Vous parlez des dépassements de l'ancien gouvernement; il y en avait des dépassements, mais ils n'étaient pas de 30 % en montant, ils étaient en bas de 15 %. Et on sait que, dans les contrats, il y a des dépassements de 10 %, et je n'ai pas parlé des dépassements de 10 %. Je sais que c'est possible des dépassements de 10 %. Il y a même des imprévus qui sont prévus dans les contrats parce qu'il y a des cas. Mais quand on est en moyenne, dans l'ouest de Montréal, au-dessus de 30 %, bien là, il y a quelque chose qui ne va pas. C'est comme ca depuis trois ans, avec des contrats de plus en plus considérables pour des services professionnels, avec des plans et devis urbi et orbi, avec des contrats de surveillance urbi et orbi, comprenez-vous. Il y en a à mort et il n'arrive rien en termes de contrôle. Et quand les ingénieurs

font la grève au gouvernement, ils vous disent que c'est mal géré, que vous ne confiez pas les jobs aux gens du ministère, que vous donnez trop de contrats aux firmes; de temps en temps, il y en a une qui fait les plans, de temps en temps, elle surveille, de temps en temps, c'est l'autre: Gratte-moi le cou et je vais te gratter le dos. Alors, de temps en temps, il y en a une qui surveille l'autre. Dans l'autre contrat, c'est l'autre qui surveille l'autre. Oui, on connaît ça.

Alors, qu'est-ce qui arrive comme résultat? Vous avez des dépassements faramineux. Et je vous demande actuellement: Dans vos échéanciers, qu'est-ce qui va arriver? Vous me répondez: Des petits bouts à Brossard, à Châteauguay. Et: J'ai été faire un petit tour sur le chantier avec Mme la députée de Châteauguay. Je trouve ça gentil. Vous pouvez me dire que vous avez peut-être pris un cornet de crème à glace en y allant. C'est aimable, mais ça ne règle rien. Ce que je vous demande essentiellement, par rapport à vos échéanciers, par rapport au plan de dix ans divisé en deux, les premiers cinq ans sur les dix ans, j'ai cité des données, nulle part vos échéanciers ne sont réalisés, vous n'indiquez nulle part que vous avez les montants d'argent. Pourtant, vous avez sacrifié le reste du Québec à ces travaux-là depuis trois ans, et là, actuellement, on ne voit rien, même pas ceux à qui vous avez consenti l'argent qui venait de tout l'ensemble du Québec pour la région de Montréal. Malgré ça, vous êtes loin d'avoir réalisé votre échéancier dans la région de Montréal. Ça veut dire quoi comme annonce pour les prochaines années? C'est ça que je vous demande. Allezvous réviser votre plan à la baisse ou allez-vous purger davantage les régions du reste du Québec en ne leur donnant rien? Et en plus, je vais vous dire, quand vous parlez de l'argent que vous mettez, je vais vous dire une chose, si vous aviez seulement mis sur les routes du Québec l'argent que vous avez collecté de plus des automobilistes depuis que vous êtes au gouvernement, il n'y aurait pas de problème, les routes nous sortiraient par les oreilles. (11 heures)

Sauf que vous avez siphonné les automobilistes plus que jamais pour faire rien dans le domaine du transport, rien avec des budgets qui vont de plus en plus ailleurs aujourd'hui. C'est pour ça que je dis que c'est rendu, le ministère des Transports, un deuxième ministère du Revenu pour les fins du ministre des Finances, et les gens payent, payent et payent et il n'arrive rien. C'est ça qui est le problème. Les automobilistes payent plus que jamais. Ce sont les gens les plus taxés d'Amérique du Nord. Qu'on arrête de nous comparer à la France, on n'est pas en France. On n'est pas en Europe ici. Hein? On est en Amérique du Nord. Comparez à New York, comparez à Boston, comparez à Toronto, comparez à l'Ouest du Canada, si vous voulez, vous vous rendrez compte qu'on paie plus cher de gazoline, plus cher d'assurances, plus cher de permis, plus cher dans tous les domaines qui touchent l'automobile pour avoir des résultats insignifiants avec des trous, avec des routes mal conçues, avec de l'affichage souvent dépassé l'intersection. J'ai vu ça. C'est quelque chose. On affiche l'intersection une fois qu'on l'a dépassée. Imaginez-vous. Pourquoi, avec un travail qui est mal fait, des fonds qui sont mal gérés... Et tantôt, je vous montrais en plus que vous allez arriver avec des budgets, imaginez-vous, qui vont aller encore plus dans la gestion, alors que vous avez une gestion, je dois vous le dire, pourrie au ministère des Transports.

Alors, qu'est-ce que je vous demande par rapport à votre échéancier, c'est que, comme il n'y a rien qui se réalise, comme vous êtes loin derrière les échéanciers, comme vous avez pénalisé tout le reste du Québec depuis trois ans, je vous demande: Qu'est-ce que vous allez faire? Vous allez réviser votre plan à la baisse ou vous allez avoir des crédits additionnels? Comment? En plus, je vais vous demander quelles sont vos intentions par rapport aux taxes que vous imposez aux automobilistes pour de l'argent qui va ailleurs, qui ne va même pas sur les routes, alors que vous les taxez comme jamais.

### La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, je ne peux pas remercier le député de Lévis pour son intervention, parce qu'il a une tendance à se répéter. Il ne comprend pas le fond des gestes que ce gouvernement est en train de poser parce qu'il y a eu un manque flagrant de leur part au niveau de la conservation des acquis, des programmes d'amélioration et, finalement, du développement. Du développement, il n'y en a pas eu. Ils n'ont jamais connu ce que c'était la conservation des acquis. Si on regarde tous les programmes qui ont été situés dans la région de Montréal... Oui, je vous parle de la région de Montréal parce que je suis pas mal plus familier et que c'est là que vous attaquez...

M. Garon: Parlez-moi du plan Côté.

M. Elkas: Non, non. Oui, le plan Côté...

M. **Garon:** Ne gérez pas le passé, gérez l'avenir.

M. Elkas:... justement un plan de Montréal. Qu'il me laisse parler.

M. Garon: Parlez-moi de Côté. Je vous pose des questions par rapport au plan Côté. Je ne vous pose pas des questions par rapport à autre chose. On ne refera pas les années antérieures, mais le plan Côté, c'est votre plan. C'est vous autres qui l'avez annoncé. Je vous demande votre

échéancier de réalisations par rapport au plan Côté. J'ai dit qu'il ne marchait pas. Qu'est-ce que vous allez faire par rapport à ça? C'est ça que je vous demande.

M. Elkas: Mme la Présidente, si on me permet de répondre. Comme j'ai mentionné, il y a eu des retards, mais ce sont des travaux qui vont se réaliser dans les années 1991-1992. Si on veut les prendre un par un, ça va me faire un grand plaisir. II y a eu des retards et j'ai expliqué la position de la ligne de Deux-Montagnes. Mais la modernisation de la ligne de Deux-Montagnes, Montréal-Deux-Montagnes, sur le coût global estimé de 227 000 000 \$, en 1991-1992, on prévoit dépenser 77 600 000 \$. Je peux aller année par année en ce qui touche ce volet: 77 600 000 \$ en 1991-1992; 74 150 000 \$ en 1992-1993; 56 000 000 \$ en 1993-1994; et 19 000 000 \$ en 1994-1995. Pour un total de 227 000 000 \$. Si on a retardé d'un an, je pense que l'explication a été donnée, c'est qu'on a à respecter des lois qui ont été imposées, comme la loi sur l'environnement. Alors, on n'est pas en retard tant que ça. Et là vous dites: Des rapports d'il y a quatre ans et on n'a rien fait, je m'excuse mais je pense que vous devez retourner à l'école. Le rapport a été déposé à la fin de 1988. On est rendu au début de 1991. Et vous allez comprendre une chose, M. le député de Lévis, notre préoccupation, nous, ce n'est pas de dépenser tout l'argent sur le développement quand la conservation a besoin d'attention et que l'amélioration a besoin d'attention. Le volet de Deux-Montagnes n'est pas dans le développement mais dans l'amélioration. Et si on veut aller plus

M. Garon: La conservation.

M. Elkas: La conservation, excusez.

**M. Garon:** Oui, et dans la conservation vous êtes rendu à 48 % après quatre ans sur votre plan de cinq ans. C'est là que vous dites que vous avez fait l'effort?

M. Elkas: Pas quatre ans, trois ans.

M. Garon: Non, non. 1988 à mars 1992. Je tiens compte de vos budgets de cette année. Vous aurez dépensé 137 540 000 \$ sur les 288 000 000 \$ prévus, c'est-à-dire 48 % de réalisations après quatre ans sur cinq ans. Sur votre plan de 1988-1993, à la fin de 1992, au 31 mars 1992, vous aurez dépensé tout l'argent et vous serez rendu à 48 % sur ce plan de cinq ans là. Il ne vous restera qu'un an pour faire les 52 % qui restent. Si vous dites que c'est là la partie qui est forte, c'est ça la conservation.

Le développement, je l'ai dit tantôt, vous êtes à 5 %. Vous aurez dépensé 9 300 000 \$ à la fin de 1992 sur 195 000 000 \$. à 5 %. Vous dites:

Notre point fort, c'est la conservation. Parfait, votre point fort c'est la conservation, bien làdessus, vous êtes rendus à 48 % à la fin de mars 1992, alors que votre plan de cinq ans finit en mars 1993. Alors, vous en avez 48 % de réalisé. Ce que je vous demande, c'est simple au fond, comment vous allez faire? Ne dites pas que c'est les autres à chaque fois, vous avez à justifier votre manque de budget. Alors, ne me dites pas que c'est l'Environnement, ne me dites pas que c'est l'Environnement, ne me dites pas que ce sont les autres. Quand vous améliorez une voie ferrée, entre vous et moi, l'Environnement, il ne doit pas être bien bien réticent parce que vous améliorez une voie ferrée. Quand vous améliorez des routes existantes - c'est ça, la conservation, c'est l'amélioration des routes existantes - l'Environnement ne vous bloque pas là-dedans, voyons donc! Alors là, vous êtes rendus à 48 % **après** quatre ans.

Si vous allez dans le développement... Puis là, on est dans le transport en commun, je suis dans le transport en commun, conservation du transport en commun. Après quatre ans, vous êtes à 48 % des premiers cinq ans: 137 500 000 \$ sur 288 000 000 \$. Ne venez pas me dire que c'est parce que c'est l'Environnement, ce n'est pas vrai. C'est aussi simple que ça, ce n'est pas vrai, Mme la Présidente. Ce n'est pas l'Environnement qui bloque la conservation du transport en commun dans la région de Montréal. Ce n'est pas vrai. Et par ailleurs, pendant toutes ces années-là, vous avez sacrifié tout le reste du Québec pour ne même pas réaliser vos budgets. On siphonne, pourquoi, au fond? Je vais vous dire pourquoi, parce que, l'argent, vous le prenez pour le mettre ailleurs. C'est le ministre des Finances qui vous le demande, vous allez lui donner l'argent, comme le ministre des Affaires municipales vous en demande actuellement. On vous demande l'argent, vous donnez l'argent des Transports pour d'autres fins, alors que vous ne faites pas le travail que vous devez faire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, typique d'un gouvernement péquiste qui annonce des projets, ne fait **pas** d'étude, puis met la pelle dans la terre et commence les études.

**M. Garon:** Le plan Côté, c'est vous qui l'avez annoncé!

M. Elkas: Ça, c'est une annonce, ça. Ça n'a même pas une allure de gestion, puis ils sont ici pour nous critiquer. Il est sûr... Dans le plan Côté...

M. Garon: Ce n'est pas nous autres qui avons annoncé le plan Côté, Mme la Présidente!

M. Elkas: Dans le plan Côté...

- M. Garon: C'est le ministre qui a annoncé le plan Côté! II dit: Voici, typique des péquistes, ils en ont fait des annonces. Ce sont vos annonces. Moi, je vous demande de parler sur vos annonces.
- La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît! M. le ministre.
- M. Elkas: Mme la Présidente, dans le plan Côté, on a déposé notre projet qui comprenait trois volets. Puis en priorité, c'était la conservation des acquis, on avait estimé un montant de 371 000 000 \$. Les dépenses antérieures, il y avait des dépenses de 199 000 000 \$; en 1991-1992, dans ce budget, 56 500 000 \$; en **1992**-1993, 56 000 000 \$; et en 1993-1994, 17 000 000 \$. Dans le deuxième volet qui touche l'amélioration, les coûts globaux étaient de 214 000 000 \$; les dépenses antérieures étaient de 4 500 000 \$. En 1991-1992, on va réaliser 16 500 000 \$, en 1992-1993, 30 000 000 \$ et, en 1993-1994, 34 000 000 \$. La deuxième partie du plan Côté était de 1994 à 1998, où on retrouve le volet développement. Dans le programme de développement, ce n'est pas nécessairement du retard si on regarde l'ensemble du projet Côté. C'est qu'on a été chercher les priorités, on a mis notre argent sur la conservation et l'amélioration, et le développement a débuté et va se poursuivre à la fin de cette période.
- ${\bf M.}$  Garon: Ce n'est pas correct, ce que vous dites là.
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.
- M. Garon: Ce n'est pas exact, ce que vous dites là. II y avait, dans le plan Côté, je regrette. des prévisions de transport en commun décortiquées, ventilées en trois secteurs. Il y avait des prévisions pour les dépenses de conservation, il y avait des prévisions pour les dépenses d'améliorations, il y avait des prévisions pour les dépenses de développement, avec les échéanciers sur dix ans et sur les premiers cinq ans. Et là, quand vous me dites que c'était tout mélangé, non, ce n'était pas tout mélangé, c'était indiqué. Regardez bien, le plan Côté, Sommaire des coûts, je l'ai ici: conservation des acquis, améliorations, développement. Je peux vous donner... Le réseau routier puis le transport en commun, c'était tout décortiqué, ça. Là, vous êtes en train... Ce n'était pas mélangé, écoutez, vous êtes en train de me dire que vous n'avez même pas regardé le plan Côté, là, si vous n'êtes pas capable de répondre à ça. Ce que vous me dites, ce n'est pas vrai. Regardez! Puis à part de ça, si les gens veulent le voir, je peux leur montrer, à part de ca. À la page 143 exactement, au cas où vous ne le sauriez pas, du plan d'action intitulé: **"Le** transport dans la région de Montréal Plan

d'action: 1988-1998", vous avez toute la ventilation, Sommaire des coûts, tableau 28. Puis là vous êtes en train de me dire que vous ne le savez pas, puis que ça ne marche pas de même! Arrêtez donc.

- M. Elkas: Non, ce que j'ai...
- M. Garon: Puis je ne vous parle pas des annonces du PQ là, je parle des annonces des libéraux. Le plan Côté, ça a été annoncé par les libéraux.
   Il y a eu des commissions parlementaires, tout le monde est venu parler là-dessus.
- **M. Elkas:** M. le député, je m'excuse, mais vous m'avez demandé une question sur le réseau routier et puis j'ai répondu.
- $\begin{tabular}{lll} {\bf M.} & {\bf Garon:} & {\bf Non,} & {\bf non,} & {\bf non.} & {\bf Bien} & {\bf non,} & {\bf j'ai} \\ {\bf parl\'e du transport en commun.} & \end{tabular}$
- **M. Elkas:** Bien là, on va parler du transport, vous mêlez les deux là...
- M. Garon: Mais non, je vous parle de la conservation, 288 000 000 \$, prévisions 1988-1993, 137 500 000 \$ de dépensés, 48 % sur quatre ans, sur les cinq premières années. Améliorations, j'ai dit qu'il y en avait pour 58 200 000 \$ sur 70 400 000 \$ et puis développement, 9 300 000 \$, après quatre ans, sur 195 500 000 \$ de prévus, c'est-à-dire 5 %. Le total, ça fait 205 040 000 \$ sur 554 000 000 \$, 37 % de réalisés sur les premiers cinq ans prévus, c'est-à-dire 37 % sur les quatre premières années des premiers cinq ans, exclusivement dans le transport en commun dans le plan Côté.

Écoutez là, si je suis obligé de vous faire l'école, on a beau... Il faudrait que vous fassiez vos devoirs. Passez un petit peu de temps à regarder ça.

- M. Elkas: Mme la Présidente, si vous le permettez, on va les prendre un par un, parce que là on part d'un programme et on sen va dans d'autres. Soit on reste dans la conservation du routier, ou on touche le transport en commun. Si vous voulez, on va prendre le projet de conservation.
- M. Garon: Dans mes remarques préliminaires...
- M. Elkas: Les coûts globaux estimés sont de 346 900 000 \$. En 1990-1991, il y a eu des retards et puis je les ai expliqués. 4 100 000 \$ ont été dépensés. L'an prochain, on dépensera 81 200 000 \$ sur la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, ce qui comprend les études d'impact et les honoraires. Il y a des acquisitions de terrains et d'infrastructures, l'acquisition de matériel roulant, les négociations avec le fédéral concernant la ligne du CN; tout

ça, ce sont des travaux. C'est beau de déposer un plan, mais il faut commencer par négocier et préparer des plans et devis - il me semble que c'est le gros bon sens - avant qu'on se lance dans des grosses dépenses.

Là on va aller où là... Réfection des voitures de métro MR-63. Le coût global estimé est de 60 400 000 \$. On a dépensé, à ce jour, 1 400 000 \$; l'an prochain, on va dépenser 2 800 000 \$. Les travaux amorcés par le CP Rail en juillet 1990 seront réalisés sur une période de trois ans. Action déjà débutée, et le dossier va très très bien, merci. L'an prochain, il y aura une trentaine de millions de dollars dans ce volet qui touche les MR-63, la modernisation des acquis.

Dans le programme...

- **M. Garon:** Non, non, conservation des acquis là.
- **M. Elkas:** Non, non, mais laissez-moi finir là. Mme la Présidente...
- M. Garon: Non, mais ce n'est pas ça, vous répondez bribe par bribe. Ce n'est pas ça que je vous demande. Je vous dis...
- M. **Elkas:** Non, non, non, moi je vais vous répondre, parce qu'il y a des gens qui nous écoutent...
- La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît.
- **M. Elkas:** ...M. le député de Lévis, puis j'aimerais eux autres leur répondre. Je ne veux pas politiser ce dossier-là.
  - M. Garon: Bien non, mais...
- **M. Elkas:** Je veux leur donner les faits. **II** me semble...
- M. Garon: Les faits c'était... Avez-vous le cahier. là?
  - M. Elkas: Non.
- M. Garon: Je vais vous dire, bien regardez la période 1988-1993: 288 000 000 \$, conservation des acquis dans le transport collectif. Avezvous vu ça cette ligne-là? À la page 143, 288 000 000 \$. Vous voyez là-dedans, c'est la rénovation de 336 voitures du métro de Montréal, la ligne Rigaud et la ligne Deux-Montagnes, 288 000 000 \$.

Moi, je vous dis qu'après quatre ans, dans ce que vous aviez prévu comme la conservation des acquis, vous avez 137 500 000 \$ de dépensés sur les 288 000 000 \$ qui étaient prévus sur cinq ans. Donc, vos dépenses, rendus au 31 mars 1992, après quatre ans sur cinq, conservation des

acquis dans le transport collectif, vous serez rendus seulement à 48 % de votre échéancier, 48 % du montant qui est prévu à 100 % sur cinq ans, après quatre ans.

Je vous dis: Comment vous allez faire pour réaliser votre projet? Vous êtes rendus à 48 % après quatre ans, alors qu'il va vous rester un an pour faire les 52 % qui restent dans la conservation des acquis, uniquement dans le transport collectif. Si vous voulez, c'est rien que ça.

- **M. Elkas:** Ici, je peux vous donner un exemple, Mme la Présidente.
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre
- Flkas: Seulement la réfection des voitures de métro MR-63, on part, en 1991-1992, de 2 800 000 \$ à 30 000 000 \$ dans la deuxième année, l'année prochaine. Le gros montant va être dépensé l'année prochaine. On n'est pour avancer les dépenses, payer à l'avance des projets qui ne sont pas faits. Il y a **eu** des retards et je l'ai admis, j'ai admis qu'il y avait des retards au niveau du train de banlieue de Deux-Montagnes, question d'environnement, puis on veut respecter les lois. Mais le projet c'était: "Go", et on va de l'avant. Le gros des montants va être dépensé dans les années qui vont suivre. (11 h 15)
- $\begin{tabular}{lll} {\bf M. Garon:} & {\bf Mais} & {\bf la}, & {\bf il} & {\bf vous} & {\bf reste} & {\bf un} & {\bf an} & {\bf pour} \\ {\bf votre} & {\bf temps} & {\bf de} & {\bf cinq} & {\bf ans}. \\ \end{tabular}$ 
  - M. Elkas: On perd un an, un an simplement.
- **M. Garon:** Allez-vous dépenser les 52 % qui restent dans l'année prochaine? Ça va prendre des sommes considérables.
- M. Elkas: Dans deux ans. Sur une période de deux ans.
- **M. Garon:** Là, vous retardez votre échéancier d'un an?
- M. Elkas: Un an, c'est ce qu'on a mentionné. On a été retardé dû à des études. Cette période qu'on a perdue, c'est un an. Pur et simple.
- M. Garon: Et là, dans le développement lui, vous aviez un budget de 195 000 000 \$ pour le développement de transport en commun, voyezvous, 195 560 000 \$. Vous aurez, rendu au 31 mars 1992, après quatre ans seulement, 9 300 000 \$, c'est-à-dire 5 % de réalisations. Là, vous allez faire quoi pour les 95 % qui restent dans l'année prochaine? Ça va vous prendre 190 000 000 \$? Vous allez où avec ça?
  - M. Elkas: Un des projets les plus impor-

tants dans le programme des projets de développement est le projet de **l'estacade**. Encore, on recule d'un an; on a préparé nos plans et devis, il y a eu des négociations avec le fédéral, **ç'a** causé un an de retard. Les travaux vont débuter dans l'année prochaine. Les contrats pour les plans et devis de ce projet ont été donnés au début de cette année. L'estimé global est de 71 000 000 \$. Pour l'année 1991-1992, on prévoit dépenser 4 600 000 \$ et les gros montants d'argent vont venir dans la deuxième année.

M. Garon: Plus tard, c'est combien? Pas dans le budget de cette année.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous me permettez, nous allons suspendre la commission pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 17)

(Reprise à 11 h 24)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Lors de la suspension, la parole était à M. le député de Lévis.

#### Transport en commun

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, j'aimerais bien... J'espère que le ministre a eu le temps de regarder un peu les tableaux, parce qu'il n'a pas l'air familier beaucoup avec le plan Côté. Et je vais lui parler, je voudrais lui parler, dans le transport en commun, de deux aspects. Évidemment, j'aimerais ça qu'il me donne l'heure juste, parce qu'on va le talonner, à moins qu'il n'aime la douleur, on va le talonner. Parce qu'il y a un vieux principe, au Moyen Âge, qui disait: La torture interroge et la douleur répond. Alors, s'il faut torturer le ministre pour avoir des réponses, je vais vous dire qu'on va le torturer. Pas physiquement! Mais on va poser des questions pour qu'il réponde.

II y a un plan Côté. Le gros battage publicitaire, c'est M. Côté. Vous avez vu le show sur la santé, il n'y avait pas eu un gros show de même, depuis Goebbels, il n'y en a pas eu beaucoup de même. La table tournante, le ministre sur le petit tabouret, puis les crayons, puis pas d'appel d'offres, pour faire un gros show médiatique. II avait fait la même chose dans le transport en commun, dans le plan Côté de transport 1988-1998. II a fait un gros show, incroyable! Vous vous rappelez de ça. diapositives, les couleurs, on se pensait dans une discothèque, comprenez-vous, avec les psychédéliques, puis tout ça. Ça y allait aux prunes. On était rendus dans un monde sidéral. On s'envolait, on avait l'impression de s'en aller vers l'an 2100. Sauf que, là, le ministre est pris avec l'affaire. Il est pris avec tout ça, puis là,

on voit que la conservation des acquis, ça ne marche pas. Conservation, il dit: C'est là que j'ai mis mon effort. 288 000 000 \$ étaient prévus sur les premiers cinq ans et il y aura seulement, dans un an, après quatr ans, avec l'argent prévu dans le budget de cette année, 137 500 000 \$ de dépensés sur 288 000 000 \$. Puis dans le développement du réseau, il y avait 195 000 000 \$, transport collectif toujours, de prévus sur cinq ans, après, imaginez-vous, quatre ans, il y aura 9 300 000 \$. Puis depuis... Ça, vous savez c'est pourquoi... Le ministre, je peux lui dire, il peut me dire exactement... Je vais changer de lunettes, parce que c'est écrit tellement petit. Développement: métro de la ligne 5 vers Montréal-Nord, il y avait des sommes d'argent prévues de 50 000 000 \$; métro de la ligne 2 vers Bois-Franc, il y avait 25 000 000 \$; train de banlieue Châteauguay, il y avait 35 000 000 \$; voie réservée sur l'estacade, il y avait 85 000 000 \$. Puis il y avait d'autres petites affaires. Au total, 195 000 000 \$. Puis là, en plus, on a annoncé, aux dernières élections, le métro vers Laval, on annoncé encore des montants additionnels. Alors, je me dis: Si, après quatre ans, vous dépensé seulement 9 300 000 \$ 195 000 000 \$. sans compter les additionnelles depuis lors, ça va être quoi, votre échéancier? Là, on ne peut pas rire du monde. C'est quoi, l'affaire, là?

La Présidente (Mme **Bélanger):** M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, je peux faire rappeler au député et à la personne qui l'entoure, que l'information qu'on donne, on devrait la traiter d'une facon plus saine, si vous voulez. honnêtement. Quand vous regardez la proposition, le plan de Côté, qui a été déposé en 1988, des ententes ont suivi avec les municipalités. Mme la Présidente, il est évident qu'on prépare un plan et que c'est suivi par des ententes avec partenaires. Les ententes, ça ne se fait pas du jour au lendemain. La grande majorité ententes et des projets qu'on touche ont partenaires. Les partenaires ont une contribution à faire eux autres aussi. Les ententes ont été signées en 1989, et on est rendus au début de 1991. Alors, c'est faux de dire que quatre ans se sont écoulés. Trois ans se sont écoulés depuis le temps que le plan Côté a été annoncé. En 1989, les ententes ont été signées, fin de 1989, septembre 1989, avec les partenaires et de là ont suivi des études, des études qui vont nous amener à rencontrer nos objectifs. C'est que, l'an passé, ce sont plutôt des études qui ont été faites pour atteindre des objectifs.

Si on regarde simplement le projet de l'estacade, le coût global estimé est de 71 000 000 \$, et, en 1991-1992, on aura dépensé 4 600 000 \$. Mais, l'an prochain, on aura dépensé 20 000 000 \$. L'année d'après, on aura dépensé

un autre 23 000 000 \$. Ça prend une période de temps pour accomplir ces projets. Ça ne se fait pas du jour au lendemain. Et c'est faux d'induire les gens en erreur. Je répète, Mme la Présidente: En 1988, on annonce les projets, on négocie avec nos partenaires, on signe les ententes fin de 1989, et, en 1990, on débute les travaux qui touchent les études. Il est évident qu'il faut préparer des plans et devis sur des projets aussi importants que ça. Le volet de développement est le dernier volet, et il a été annoncé dans le temps de mon prédécesseur, M. Côté. La première chose qu'on devait faire, c'était la conservation, suivie par un programme d'améliorations, et le plan de développement devait répondre aux besoins des gens dans la dernière partie de ce programme qui nous amenait de 1988 à 1998. Et c'est exactement les faits. Ce n'est pas correct d'induire les gens en erreur de la façon que vous êtes en train de le faire.

Garon: Mme la Présidente, j'ai les documents du ministre. Écoutez, je vais demander au ministre de retirer ses paroles, Mme la Présidente, parce que, ce qu'il est en train de faire, c'est complètement faux. Je vais vous dire... La preuve, j'ai le document. Il y a la télévision ici; je vais leur donner la page et ils vont être capables de la filmer par rapport à ce que vous avez dit. Écoutez bien. Le plan Côté. Conservation des acquis: le total anticipé sur les dix ans est de 289 500 000 \$. Pour la période qui prévue de 1988-1993, c'est marqué 288 000 000 \$, et la période 1993-1998, 1 500 000 \$. Ça, c'est votre plan Côté. Je ne vous compte pas de blague, là. C'est ça qui est marqué. Ne venez pas me dire que ce n'est pas ça qui est marqué, c'est ça qui est marqué. Concrètement, qu'est-ce qui s'est passé? Et ça, c'est avec vos chiffres que vous m'avez fournis. On les a compilés. Même si vous nous les avez donnés à la dernière minute, on les a compilés pareil.

#### M. Elkas: J'ai demandé à...

M. Garon: Alors, 1988-1989, vous avez dépensé au total, pour cet aspect-là, 36 600 000 \$; en 1989-1990, 15 600 000 \$; en 1990-1991, 4 100 000 \$; et, cette année, vous prévoyez, imaginez-vous - c'est toujours comme ça dans l'année, on verra les périmés à la fin de l'année - 81 200 000 \$, ce qui fait un total, à la fin de l'année, si vous dépensez tout ce que vous dites que vous allez dépenser, vous ne l'avez jamais fait dans le passé, mais je vous l'accorde pareil, de 137 540 000 \$, 137 000 000 \$, alors que vous aviez prévu sur cinq ans, c'est-à-dire avec une année de plus l'an prochain, 288 000 000 \$. Ça veut dire qu'après quatre ans, votre réalisation totale, même en supposant le mieux cette année, que tout ce que vous dites que vous allez faire vous allez le faire. ce que

vous n'avez jamais fait, mais je vous l'accorde pareil, ça fait une réalisation, après quatre ans, de 48 % de votre planification dans le plan Côté qui était, pour les cinq premières années, tel qu'il est stipulé dans le plan lui-même. Ce n'est pas vrai que c'est à la fin des dix ans, entre 1993 et 1998, et je défie tout le monde... Si le ministre est gentilhomme, il va retirer ce qu'il vient de dire parce que, ce qu'il a dit, ce n'était pas vrai, c'était 1 500 000 \$.

Maintenant, quand il s'agit de développement, le plan total prévoyait pour le développement, pour les dix ans, 780 500 000 \$. Pour les cinq premières années, il prévoyait 554 010 000 \$; pour les cinq années suivantes, 1993-1998, 226 500 000 \$. Alors, pour les premiers cinq ans, sur 554 000 000 \$... Ça, c'est le total, pardon; pas le développement, le total. Je vais revenir au total. Je vais prendre le développement. Le développement, pardon, le total, c'était 420 500 000 \$. 420 500 000 \$, le développement du transport en commun. Là-dessus, il y avait 195 500 000 \$ pour les cinq premières années et 225 000 000 \$ pour les cinq ans suivants, de 1993 à 1998. Or, sur les premiers cinq ans, 195 500 000 \$, vous aurez dépensé, à la fin de cette année, si vous dépensez tout l'argent que vous avez prévu à date pour cette année, soit 8 100 000 \$, un gros total de 9 300 000 \$ après quatre ans sur cinq, alors que vous aviez prévu 195 000 000 \$.

Je vais vous dire les chiffres que vous m'avez donnés: en 1988-1989, vous n'avez pas dépensé une cent en développement; en 1989-1990, zéro également; en 1990-1991, 1 200 000 \$; et, cette année, vous prévoyez 8 100 000 \$.

#### Une voix:...

M. Garon: Écoutez, c'est vos documents à vous. Le total, ça va faire 9 300 000 \$, alors que vous aviez prévu 195 500 000 \$. Ca veut dire 5 % de réalisations. Et quand on prend le total de tout ça, vous aviez prévu 780 000 000 \$ sur dix ans pour le transport en commun, 554 000 000 \$ dans les premiers cinq ans et 226 500 000 \$ sur les cinq ans suivants. Je vous dis: Pour vos premiers cinq ans, on va arriver à quatre ans de réalisations au 31 mars 1992, ça vous fait combien de dépensé? Total, 205 000 000 \$, ce qui veut dire 37 % pour le transport en commun, après quatre ans, du total que vous aviez prévu sur cing ans. Qu'est-ce que vous voulez? C'est vos chiffres et là-dessus, c'est 36 600 000 \$ en 1988-1989; 15 600 000 \$, en 1989-1990; 40 200 000 \$, en 1990-1991; et vous prévoyez, cette année, 112 600 000 \$, en 1991-1992. Ce qui fait un total de 205 000 000 \$. Là, en supposant que vous dépensez les 112 000 000 \$ que vous avez prévus cette année, mais encore là, vous n'avez jamais dépensé tout cet argent-là, malgré ça, vous aurez réalisé au total, pour le transport en commun, après quatre ans sur cinq, 37 %

seulement de votre objectif sur cinq ans, tel que prévu au **plan** Côté.

C'est pour ça que je vous demande, d'une façon très simple, puisque c'est clair que votre échéancier ne marche pas, que vous aurez dépensé au maximum, si vous dépensez tout l'argent que vous avez prévu pour cette année, 205 000 000 \$ après quatre ans, alors que vous aviez prévu 554 000 000 \$ après cinq ans, qu'il vous faudra 350 000 000 \$, à toutes fins pratiques, l'an prochain, ce qui est irréaliste. Allezvous nous présenter un plan Côté révisé qui tient compte de la réalité, parce qu'en plus, vous avez ajouté 220 000 000 \$ à cause des métros que vous avez prévus vers Laval et d'autres bouts que vous avez promis aux dernières élections? Où est-ce qu'on s'en va avec ca, alors que, depuis deux ans, vous dites aux députés des autres régions du Québec: On vous sacrifie, cette année, pour la région de Montréal, et alors qu'on voit que, même dans la région de Montréal, vous êtes très loin de l'échéancier? Là, je ne parle que du transport en commun, je n'ai pas parlé du réseau routier, rien que du transport en commun.

Je vous dis que ça ne marche pas, c'est évident, c'est clair, mais ne continuez pas à dire que c'est des ballounes du PQ. C'est votre annonce. À ce moment-là, vous voulez dire que c'est la balloune Côté, parce que c'est à l'annonce de M. Côté que je vous réfère. C'est le plan quinquennal de M. Côté de 1988-1998, annoncé par le ministre des Transports du temps dont vous êtes l'héritier. Je comprends que vous n'êtes pas héritier sur le bénéfice d'inventaire, mais vous êtes l'héritier et c'est vous qui êtes actuellement. testamentaire Alors. dites-moi comment vous allez marcher avec l'exécution testamentaire que vous avez dû prendre et avec laquelle vous êtes mal Mais les gens, eux. ont le droit de savoir ce qui va leur arriver par rapport à ce plan-là.

### La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous me le permettez, en réponse à la question qui a été posée par le député de Lévis, je me suis informé pour savoir quelle était la meilleure direction à prendre pour lui répondre, pour qu'il comprenne, au risque de me répéter, et le plan Côté a été déposé en 1988. Ça, c'est une annonce qui a été faite après consultation avec le milieu. Ça a été suivi, ça, par presque un an de négociations avec les intervenants. Il ne sert à rien de préparer des plans et devis qui touchent des partenaires - qu'on respecte en passant - sans avoir leur accord, surtout que, dans certains cas, ce sont eux qui sont pris pour payer les coûts d'opération.

Alors, si on regarde tout le programme dans

son entier, le seul volet qui peut être décalé de deux ans, c'est le volet métro. Vous allez comprendre, M. le député de Lévis, que des études se poursuivent au niveau des métros. Les gros montants d'argen, ne se dépensent jamais dans les cinq premières années; ils se dépensent toujours à la fin, quand on s'en va en emprunt. C'est donc raisonnable de penser que c'est une approche à prendre. Mais il ne me semble pas que vous vouliez comprendre. Vous pensiez, vous, qu'une fois qu'on avait fait l'annonce en 1988, le lendemain matin, les métros allaient être sur place, allaient être payés. C'est ça que vous nous demandez de faire. Malheureusement, on n'opère pas de cette facon-là.

Pour répondre à la question quant prévisions qu'on a faites, rappelons les faits. Le plan de transport 1988-1998 a été élaboré pour la Montréal en recommandant un région de ensemble de projets requérant un investissement de 1 700 000 000 \$ dont 780 000 000 \$ dans le secteur du transport en commun. Ce plan privilégiait, notamment, le maintien des acquis et des améliorations aux infrastructures et équipements en place. N'oublions pas ca, les équipements ont 20 ou 25 ans. Il faut que ce soit réparé. On a posé des gestes assez concrets dans le volet qui touche les MR-63, un projet de 65 000 000 \$. C'est rien faire, ça? Le contrat a été alloué au CN; les travaux se poursuivent. C'est rien faire, Voulez-vous qu'on les paie d'avance les 65 000 000 \$? Vous seriez la première personne à aller sur la place publique critiquer le gouvernement. Laissez-moi finir.

M. Garon: Non. mais juste...

M. Elkas: Non, non, une minute. La conservation des équipements...

M. **Garon:** Je vais vous dire qu'on s'entend que le plan est à 780 000 000 \$...

M. Elkas: Je vais donner le volet.

#### La Présidente (Mme Bélanger): Un instant.

- M. Garon: Mais je vais vous poser juste deux questions.
- **M. Elkas:** Je vais vous donner l'heure juste sur l'ensemble des coûts qu'on encourt.
- M. Garon: C'est simplement pour aider le ministre.
- M. Elkas: On n'a pas besoin de votre aide,
   M. le député de Lévis.
- **M. Garon:** Vous m'avez dit que le plan de transport en commun était de 780 000 000 \$ sur dix ans. Je suis d'accord avec vous, c'est ça. C'était quoi sur les premiers cinq ans?

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous le permettez, je vais répondre. Il a eu le temps de demander ses questions, puis on ne veut pas écouter. Par contre, vu qu'on a des gens qui nous écoutent, j'aimerais leur donner l'heure juste au moins. La conservation des acquis: rénovation de 336 voitures de métro MR-63, un coût de 65 000 000 \$; modernisation de la ligne du train de banlieue Montréal-Rigaud, 54 000 000 \$, un programme réalisé; modernisation de la ligne du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, 175 000 000 \$ avaient été prévus, et les nouvelles prévisions sont de

227 000 000 \$. Les améliorations: garages d'autobus de la STCUM, 46 000 000 \$; le terminus d'autobus Rosemère, 250 000 \$; terminus d'autobus Châteauguay, 200 000 \$; réaménagement de la station de métro Longueuil, 24 000 000 \$. Pour un total de 70 000 000 \$. Au niveau du chapitre développement: métro, ligne 5 vers Montréal-Nord, 200 000 000 \$; métro, ligne 2 vers Bois-Franc, 100 000 000 \$; train de banlieue Châteauguay, 35 000 000 \$; l'estacade, 85 000 000 \$; voie réservée, approche sud du **pont** Mercier, 460 000 \$; voie réservée, approche nord du pont Mercier, 100 000 \$. Pour un sous-total de 420 560 000 \$. Puis le grand total de conservation, améliorations et développement est de 780 000 000 \$. L'état de la situation, le coût de réalisation de ces projets de transport en commun du plan de transport est maintenant estimé à environ 1 000 000 000 \$. Cette réévaluation a été liée principalement au projet de prolongement du métro qui est estimé actuellement à 500 000 000 \$ au lieu de 300 000 000 \$. Cette hausse découle de l'intégration du tronçon

Le niveau des dépenses réalisées en 1990-1991 et prévues en 1991-1992 pour chacun des projets est présenté au tableau en annexe. Vous l'avez là. On va vous le montrer. On va le faire parce que, là, vous prenez des chiffres de partout, des estimés qui ont été faits en 1987-1988, puis là vous les présentez. On vous donne des faits, des mises à jour. C'est ça qu'on est en train de vous faire. Vous nous critiquez, vous dites: Eh! coudon...

vers la ville de Laval. C'est un ajout.

- M. Garon: ...j'aurais pu la lire moi aussi, je l'ai.
- M. **Elkas:** Je vais la lire parce que vous ne voulez pas donner les chiffres. Je vais la lire.
- M. **Garon:** Mais Ià, vous avez dit 780 500 000 \$ pour dix ans. Les premiers cinq ans, admettez-vous que c'était 554 010 000 \$ qui étaient prévus?
- M. **Elkas:** On répond d'ailleurs, Mme la Présidente, à des questions qui ont été demandées par le député de Lévis.

- M. Garon: Oui, c'est ça.
- **M. Elkas:** C'est sa neuvième demande, puis on y a répondu dans son entier.
  - M. Garon: Oui. Admettez-vous...
- . M. Elkas: C'est là qu'on suit, et je vous le dis...
- La Présidente (Mme Bélanger): Si vous me permettez, Mme la députée de Châteauguay aurait une question à poser sur le transport.
  - M. Elkas: Allez-y donc.

Mme Cardinal: Merci, Mme la Présidente.

**M. Garon:** Non, non. On est sur le total. On va rentrer dans les détails après.

Mme Cardinal: Oui.

- M. Garon: Là, vous ne répondez pas. Vous avez dit que le plan Côté était de 780 500 000 \$. Vous m'avez décortiqué les éléments de conservation, améliorations et développement. Je ne vous obstinerai pas, je vous l'ai dit que c'était ça, 780 500 000 \$. Donc, vous l'admettez: 780 500 000 \$. Ce que je veux savoir: Admettez-vous que ce qui devait être réalisé entre 1985 et 1993, c'était 554 010 000 \$? Admettez-vous ca?
- $\mathbf{M.}$  Elkas: Il y a un décalage, je l'ai expliqué, Mme la Présidente.
- **M.** Garon: Je ne vous demande pas ça, je vous demande si vous admettez ça.
- **M. Elkas:** J'ai répondu, **Mme** la Présidente, à cette question...
- M. **Garon:** L'admettez-vous que c'était 554 010 000 \$ les premiers cinq ans?
- M. Elkas: Il y a un décalage, Mme la Présidente, dû à des retards sur les ententes qui ont été signées avec nos partenaires, et on a débuté les travaux au niveau des plans et devis avec un an de retard. Il y a un décalage d'un an, je l'ai admis. Je ne sais pas combien de fois je dois le répéter.
- **M. Garon:** Alors, vous admettez donc que les 554 010 000 \$ devaient être dépensés dans les premiers cinq ans?
  - M. Elkas: C'était une prévision.
- **M. Garon:** Oui, une prévision. C'est ça qui était prévu dans le plan, puis, après ça, dans les cinq ans suivants, 226 500 000 \$.

- M. Elkas: Une autre prévision.
- M. Garon: Après quatre ans, selon vos données qu'on a compilées, sur 554 010 000 \$, admettez-vous que vous aurez, en tenant compte du budget de cette année, seulement 205 040 000 \$ de dépensés, si vous dépensez tout l'argent que vous avez dans votre budget cette année pour ces fins-là?
- M. Elkas: C'est vrai. C'est vrai, les dépenses par rapport aux prévisions. J'ai expliqué la raison.
  (11 h 45)
- M. Garon: Bon. Ça a pris une heure et demie.
- M. Elkas: Non. C'est parce que vous ne voulez pas comprendre. Vous avez fait votre show, là.
  - M. Garon: Non. Je n'ai pas fait de show.
- M. Elkas: Tout ce que je vous dis, c'est qu'il y a eu un décalage d'un an. Les raisons sont exactes, c'est qu'on avait un an d'entente avec nos partenaires. Il fallait respecter ça, au moins.
- M. Garon: O.K. Alors, je vais vous demander...
- M. Elkas: O.K. Puis je vais vous demander de m'écouter encore. Je vous ai expliqué que, pour certains travaux, surtout pour ceux qui touchaient la ligne de Deux-Montagnes, de gros montants d'argent ont été retardés de six mois sur des travaux en réponse à des questions qui touchaient à la loi sur l'environnement.

#### M. Garon: O.K.

- M. Elkas: Alors, il faut respecter ça aussi. Même si c'est six mois, la loi est la loi, puis on va la respecter.
- M. Garon: O.K. Je vais vous poser une question bien précise, très importante sur le plan budgétaire. Alors qu'on a vu vos crédits de cette année, qu'on a vu le ministre des Finances, l'an passé, qui a donné son plan puis tout ca, là, vous venez d'admettre que, sur le plan de cinq ans, dans le transport en commun pour la région de Montréal, qui était de 554 000 000 \$ dans le plan Côté, après quatre ans, si vous dépensez tout l'argent prévu cette année, vous aurez 205 000 000 \$ dépensé seulement 554 000 000 \$. Vous dites qu'il y a un décalage d'un an. Voulez-vous dire que les 350 000 000 \$ qui manquent, au lieu d'être réalisés sur un an, vont être réalisés sur deux ans? C'est ça que vous voulez dire? Ça veut dire qu'à ce momentlà, vous avez pris quatre ans pour dépenser

- 205 000 000 \$, puis qu'en un an, vous ne dépenserez pas les 350 000 000 \$ qui manquent pour réaliser votre échéancier, mais que vous allez le faire sur deux ans. Alors que vous aviez une moyenne de 50 000 000 \$ par année pendant quatre ans, vous allez avoir une moyenne de 175 000 000 \$ par année pendant deux ans?
- M. Elkas: Mme la Présidente, on réalise des travaux seulement après avoir fait des études. Il me semble qu'il faut prendre le temps pour faire des études, puis il faut prendre le temps de s'entendre avec nos partenaires, puis ça prend des plans. On ne peut pas le faire à l'aveuglette.
  - M. Garon: Non. Ce n'est pas ça le point.
- M. Elkas: Oui. C'est ça que vous êtes en train...
- M. Garon: Non. Ce n'est pas ça le point. Ce que je veux vous demander c'est: Voulez-vous dire que le gouvernement, qui vous a donné seulement 50 000 000 \$ par année pendant quatre ans pour ça, 205 000 000 \$ sur quatre ans, dans la période économique qu'il est actuellement, va vous donner 175 000 000 \$ par année pendant les deux prochaines années, alors qu'il vous a donné seulement 50 000 000 \$ par année depuis quatre ans, juste sur le transport en commun, alors qu'il nous a annoncé des coupures partout?
  - M. Elkas: C'est oui, Mme la Présidente.
  - M. Garon: Ah!
- M. Elkas: C'est du service de la dette, Mme la Présidente.
  - M. Garon: Alors, ca yeut dire que dans...
  - M. Elkas: Sur les 227 000 000 \$, il y a...
- La Présidente (Mme Bélanger): O.K. M. le député de Lévis, si vous permettez, là, il y a d'autres députés qui veulent poser des questions aussi.
- M. Elkas: ...au-delà de 100 000 000 \$ qui sont du service de la dette. Puis ça, les contrats avec les fournisseurs du matériel roulant vont être signés bientôt. Une fois qu'on commencera à prendre délivrance du matériel roulant, on va commencer à payer, mais c'est sur le service de la dette. C'est pour ça que, pour des gros montants d'argent, comme il le mentionne, on attend, justement, qu'on nous livre la marchandise avant de la payer.
- La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: Merci, Mme la Présidente.

J'aimerais savoir, M. le ministre, en ce qui concerne mon train de banlieue Châteauguay-Windsor, je sais qu'il y a eu beaucoup d'études, qu'il y a eu beaucoup de projets de faits, compte tenu de la situation de l'été 1990: Est-ce qu'il y a des développements en ce qui concerne l'évolution du dossier?

M. Elkas: Mme la députée de Châteauguay, j'ai rencontré, avant cette fameuse crise, les gens du milieu. Comme vous le savez, il y a un terminus qui sera sur le territoire comme tel. On a démontré un grand intérêt. L'intérêt est toujours là. Il reste à négocier des ententes avec CP Rail. J'ai rencontré, il y a trois semaines, le président de CP. L'intérêt est encore là. Il y a 100 000 000 \$ cette année qui seront déposés pour des études à cette fin. C'est une voie très intéressante pour nous. On a vu l'achalandage l'an passé quand on a fait le grand détour de Châteauguay à Saint-Isidore, un trajet qui prenait une heure et dix minutes pour se rendre au centre-ville. On a vu que c'est un petit train qui est devenu très populaire. Je dois vous avouer que, si on l'enligne directement entre Châteauguay et la gare Windsor, ça va nous amener beaucoup d'achalandage, une chose qu'on recherche et qui se retrouve d'ailleurs dans les objectifs du ministère et dans ceux du maire de Montréal qui voudrait réduire de 35 000 le nombre de véhicules sur l'île de Montréal. En ne donnant pas accès à ces gens-là par cette voie, évidemment, on n'aide pas à notre objectif qu'on veut rencontrer.

Alors, oui, on est sérieux pour la ligne de Châteauguay-Windsor. Comme je l'ai mentionné, il y aura 100 000 \$ cette année qui seront versés pour des études, projet qui, on l'espère, va démarrer assez vite.

Mme Cardinal: Parce qu'il y a vraiment deux volets, deux objectifs importants, à savoir décongestionner le transport, c'est-à-dire la circulation sur le pont Mercier, dans ma région ayant seulement un accès à l'île de Montréal et, également, comme vous l'avez mentionné, décongestionner l'île de Montréal.

Maintenant, j'aimerais savoir au niveau des négociations auprès de la réserve, auprès du conseil de bande, étant donné qu'il est possible qu'il y ait un parc à autos ou, enfin, un terminus sur leur terrain. Je sais que c'était quand même assez important et qu'il y avait eu des démarches déjà d'entreprises auprès du conseil de bande pour régler la situation, mais il faudrait quand même considérer que c'est aussi un moyen de pression, que ça pourrait devenir éventuellement un moyen de pression.

M. Elkas: Oui.

Mme Cardinal: Est-ce que ç'a été évalué? M. Elkas: Les autochtones de Kahnawake sont toujours ouverts à la proposition qui a été donnée. Il reste à savoir combien de terrains il va falloir acquérir pour répondre au parc de la station qu'on veut mettre en place. Et puis, ça, ça fait partie de l'ensemble de l'étude que vous allez retrouver dans notre cahier et qui équivaut à 100 000 \$.

Mme Cardinal: D'accord, Merci.

- La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Deux-Montagnes, sur le même sujet.
- M. Bergeron: O.K. Moi, c'est tout simplement une constatation. Ça ne sera pas long. C'est que le député de Lévis parle toujours du plan Côté 1988. C'est vrai, le ministre l'a souligné tout à l'heure, le ministre Côté a fait ses déclarations sur le transport en commun le 28 août 1988. Mais le député de Lévis doit se souvenir que le ministre des Transports...
- **M.** Garon: C'est le ministre qu'on interroge.
- M. Bergeron: Je n'ai pas fini. Vous ne savez même pas ce que je vais vous dire. Vous devez être au courant que M. Côté, lorsqu'il a fait son annonce, a dit aux intervenants: Vous allez revenir à la fin de janvier 1989, ceux qui ne seront pas contents de mon plan Côté, et ça me donnera l'occasion de changer mon tir.

Alors, ce que je veux dire, c'est que, lorsque le député de Lévis parle de 1988... Il y a eu les audiences privées, vous allez vous en souvenir, M. le député de Lévis, à la fin de ianvier 1989, ca veut dire que le plan Côté, après avoir entendu les intervenants, il a été mis en branle, il a été mis en marche, je dirais, en juin 1989. Et lorsque vous parlez de 1988, je voulais rectifier ça, que c'est surtout à partir de 1989 que le plan Côté a eu ses assises fondées, ses assises réelles, c'est depuis ce temps-là. Et lorsque le ministre dit qu'on a un an de retard, c'est tout à fait normal. Et vous le savez, vous parlez de montants. Je le sais. Je suis concerné par la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Il me semble que ça fait 25 fois qu'on vous le dit. Et si vous regardez le plan Côté, les années 1989, 1990, 1991, 1992 de la ligne Montréal-Deux-Montagnes vous avez les montants; reculez-les d'un an. Et vous savez, M. le député - et on vous l'a dit, ça fait 20 fois qu'on vous le dit ce matin - que c'est sur la fin du projet que les gros montants sont dépensés. C'est tout ce que j'avais à dire, Mme la Présidente.

- La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Lévis.
  - M. Garon: Le député a un mauvais souvenir.

D'abord, la consultation de janvier 1989 portait seulement sur l'aspect développement et l'aspect de la ligne Deux-Montagnes est principalement touché par la conservation des acquis. Ce n'est pas là-dessus qu'il y avait une consultation. Deuxièmement...

M. Bergeron: C'était sur le plan Côté.

M. Garon: Un instant! Mme la Président...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

**M. Garon:** Non, non, non, sur l'aspect développement, et, deuxièmement, c'est à ma demande que le maire de Deux-Montagnes, de Saint-Eustache, non, de Deux-Montagnes a pu venir

Des voix: Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

**M.** Garon:... parce que le ministre ne voulait pas l'entendre. C'est moi qui ai demandé qu'il vienne. Alors. c'est évident que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, je me rappelle très bien de cette affaire-là.

Une voix:...

M. Garon: Maintenant, j'aimerais demander au ministre... Il vient de me dire là qu'il a eu seulement une moyenne de 50 000 000 \$ pour le transport en commun, depuis quatre ans, 50 000 000 \$ par année, 205 000 000 \$ sur quatre ans, s'il dépense tout l'argent qu'il a cette année, et que ça va lui prendre 350 000 000 \$ au cours des deux prochaines années parce qu'il retarde le plan d'un an, donc une moyenne de 175 000 000 \$ par année pour le transport en commun.

Maintenant, le métro de Laval et la prolongation, selon les engagements qui ont été pris, du métro vers Laval, c'est quoi son échéancier là-dedans? C'est un engagement de la dernière campagne électorale. Est-ce que ce n'est pas dans les prochains deux ans ou est-ce que c'est prévu quelque part? Où est-ce que c'est rendu ça? Parce qu'il a annoncé 220 000 000 \$ de plus, mais ce n'était pas dans le plan Côté, c'est après les élections. Alors, est-ce que les 220 000 000 \$ de plus, c'est en plus des 175 000 000 \$ l'an prochain puis l'année d'après? C'est une grosse commande là. Ce que vous allez dire est enregistré, M. le ministre.

- M. Elkas: Mme la Présidente, tout ce volet est basé sur la disponibilité budgétaire du gouvernement, mais je dois vous avouer qu'avant qu'on débute ou qu'on annonce un échéancier, il faut faire des études. On est en pleines études, dans le moment, avec la STCUM, au moment où je vous parle. Alors, avant qu'on se prononce sur un échéancier, il me semble qu'il serait raisonnable qu'on complète nos études.
- M. Garon: Donc, actuellement, il n'y a pas d'échéancier pour le métro vers Laval?
- M. Elkas: Bien, on a dit qu'on le compléterait d'ici 1998. Il est dans le plan Côté pour 1998, alors tout ce que je peux vous dire c'est: Demandez-moi la question lorsqu'on aura fini les études ou je vais vous donner l'information aussitôt que les études seront complétées, ça va me faire plaisir.
  - M. Garon: Au moment où on se parle...
  - M. Elkas: C'est prévu...
- M. Garon:... il n'y a aucun échéancier pour vous pour le métro de Laval?
- **M. Elkas:** C'est prévu. Oui, c'est prévu pour 1998, d'ici 1998, dans le plan. Mais là, on est au milieu des études.
- M. Garon: Est-ce qu'il serait possible de nous déposer l'échéancier que vous avez pour le métro de Laval?
- M. Elkas: Non, c'est impossible. Il n'est pas déposé. On n'en a pas un comme tel. C'est des prévisions qui avaient été faites. C'est quelque chose qu'on veut réaliser avant 1998. Mais, avant qu'on vous donne des échéanciers précis, il me semble raisonnable qu'on fasse nos études avant. On est à l'étude avec la STCUM.
- M. Garon: Puis l'engagement que vous avez pris au moment des élections en 1989 portait sur quoi par rapport au métro de Laval?
- **M. Elkas:** Bien, qu'il était pour y avoir un prolongement de cette ligne...

M. Garon: Quand?

M. Elkas:... à Laval.

M. Garon: Éventuellement?

- M. Elkas: Avant 1998. Puis selon la disponibilité budgétaire aussi. Puis c'était dans l'entente, puis ça, vous le savez.
  - **M. Garon:** Non, je vous parle de la promesse électorale, je ne parle pas de l'entente. Il

n'y a pas eu d'entente.

M. Elkas: C'est dans un protocole d'enten-

**M. Garon:** Puis là, c'était selon les disponibilités budgétaires. Ça veut dire qu'actuellement, vous n'avez pas d'échéancier, donc ça va être loin.

M. Elkas: On a posé des gestes assez concrets. On a débuté nos études avec la STCUM pour se rendre à l'objectif qui est de 1998, si on peut. Mais, par contre, avant qu'on se rende là, avant qu'on fasse des annonces au niveau d'un échéancier, il faut compléter les études, ça vous le savez.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: O.K. Alors, c'est la réponse.

M. Garon: Mais, selon votre échéancier pour mettre l'étude dans la bibliothèque des plans du ministère, c'est quand votre échéancier pour ça, pour que votre étude rentre dans la bibliothèque des plans du ministère des travaux qui ne se font pas?

M. Elkas: Le rapport, Mme la Présidente, va être déposé d'ici un mois. Il ne nous donnera pas l'échéancier, mais il va nous apporter une étude de faisabilité qui va nous préciser des dates. Le rapport préliminaire va nous amener à des études de faisabilité qui doivent se faire.

M. Garon: Alors, comme l'heure est, à toutes fins pratiques, arrivée à l'ordre de la Chambre, on verra cet après-midi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le programme 1 est...

**M.** Garon: Avec le volet routier, je vous le dis d'avance. Soyez prêt, ça va être le volet routier du plan Côté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le programme 1 est adopté?

M. Elkas: Le programme 2.

M. Garon: Bien non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Elkas: Le programme 1 est-il adopté?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'àprès les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 11 h 59)

(Reprise à 15 h 36)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires des programmes 1, 3, 4, 5 et 6 du ministère des Transports pour l'année financière 1991-1992. Alors, lors de la suspension des travaux, nous étions au programme 1, le programme des transports terrestres et de tous les genres de transports.

Alors, M. le député de La Prairie.

#### Transport adapté

M. Lazure: Merci, Mme la Présidente. Je remercie la présidence et le ministre de bien vouloir faire une parenthèse de quelques minutes pour parler un peu du transport adapté, transport pour les personnes handicapées. Alors, collègue des Chutes-de-la-Chaudière et moi, nous avons quelques questions à poser. D'abord, une d'ordre général. Les conditions avaient arrêtées par règlement en 1979 - j'ai la Gazette officielle devant moi - règlement qui découlait de la loi 9, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, qui avait été adoptée en 1978. Découlant de cette loi-là, un règlement avait été publié et adopté qui disait, entre autres choses: Attendu qu'il y a lieu d'accorder aux organismes publics de transport en commun une subvention annuelle égale à 75 % des coûts de transport adapté aux personnes handicapées, lesquels coûts doivent être préalablement approuvés par le ministère des Transports; attendu qu'il convient de ne pas exiger de la part des personnes handicapées un tarif supérieur à celui du transport en commun régulier, etc.

Alors, ma première question, c'est juste pour m'assurer que ce règlement-là tient toujours. J'imagine. À ma connaissance, il n'a pas été changé. C'est la première question que je pose au ministre. Est-ce que le règlement est toujours en vigueur sous cette forme-là: 75 %, le prix du transport en commun régulier des usagers, et environ 20 % payables par les municipalités?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

M. Elkas: Oui, il est en vigueur.

M. Lazure: Bon, il n'y a pas de changement là-dessus. Une deuxième question. Au livre des crédits, le montant qui est prévu pour l'année qui est commencée, c'est environ 26 700 000 \$. La colonne à côté, 1990-1991, 25 600 000 \$, ça c'était le montant voté aux crédits. Est-ce que c'est le montant qui a été effectivement dépensé ou le montant réel dépensé est-il plus ou moins que ça? C'est combien?

M. Elkas: M. Gordon Smith.

M. Smith (Gordon): II devrait être légèrement inférieur. La raison pour laquelle il devrait être légèrement inférieur, c'est à cause du budget d'immobilisations prévu pour le remplacement des véhicules à la STCUM. Le remplacement ne s'est pas fait en 1990, il devrait se faire en 1991. Alors, ça réduit probablement le niveau des dépenses de 300 000 \$ à 400 000 \$. Alors, on pourrait parler davantage de 25 200 000 \$, autour de 25 200 000 \$ normalement.

M. Lazure: 25 200 000 \$.

M. Smith: Probablement.

M. Lazure: Merci.

M. Smith: Normalement, c'est la seule variation significative qu'on a et qu'on devrait avoir.

M. Lazure: Toujours en restant sur un plan général là...

M. Smith: Juste pour terminer ma réponse...

M. Lazure: Oui.

M. Smith: On avait proposé à la STCUM de procéder quand même à ces achats-là. Elle a choisi de reporter en 1991.

M. Lazure: D'accord. Les municipalités, bon, se regroupent, j'ai les statistiques récentes là. Est-ce qu'on peut dire qu'avec l'augmentation de cette année, qui est...

Une voix: 4,3.

M. Lazure: ...de 4,3 %, le ministère va se trouver à continuer de défrayer 75 % des coûts admissibles?

M. Smith: En autant que ce soit le niveau qui a été approuvé par le ministère. Le ministère va plafonner à 4,3 %, en pratique, compte tenu l'enveloppe budgétaire disponible. Εt pour répondre clairement à votre question, ça implique que, pour les organismes qui prévoyaient dépenser plus que 4,3 % - c'est le cas, par exemple, de la STCUM - notre contribution, à ce momentlà, va être plafonnée à 4,3 %, compte tenu que ce sont les crédits disponibles. Il peut y avoir des cas où les organismes vont faire des demandes à 8 % ou à 9 %, avaient prévu 8 % ou 9 %. Compte tenu de l'enveloppe budgétaire disponible, l'allocation budgétaire de subventions va être limitée à 4,3 %, sujet à certains autres ajustel'enveloppe Par exemple, ça, c'est d'exploitation comme telle. Au-delà de ça, on a

une enveloppe complémentaire pour les immobilisations, tout le remplacement des minibus; ça se fait sur une base de critères de trois ans et le nombre de kilométrage, pour rendre les organismes admissibles à cette enveloppe-là. Donc, oui, il peut y avoir une contrainte financière, compte tenu de l'enveloppe budgétaire disponible.

Lazure: Bon. Alors. évident c'est qu'étant donné que c'est une loi assez récente et que c'est un programme assez récent... Entre parenthèses, je veux dire ici ce que je dis souvent sur des tribunes. aue. de toutes dispositions de la loi pour les personnes handicapées adoptée en 1978 à l'unanimité, c'est peutêtre celle qui touche le transport adapté s'est le mieux appliquée avec le plus de vision, de progrès et de dynamisme, ça, c'est clair quant à moi. C'est pour ça que je regrette un peu qu'à cause de cette augmentation de seulement 4,3 %, la part du ministère... Compte tenu que c'est encore un programme qui est en développement, surtout dans les banlieues, on va être obligé de réduire la part du ministère à moins de 75 % et d'augmenter la part soit des usagers ou des municipalités, parce que, dans beaucoup régions... Je regarde ma propre région, la Montérégie, le comté de La Prairie pour être plus précis; j'ai les chiffres des montants que les sept municipalités de mon comté ont défravés l'année qui vient de finir et vont payer, se sont engagées à payer dans leur budget pour l'année qui C'est une moyenne d'augmentation 12.2 %: Candiac, La Prairie, Saint-Constant, Delson. Saint-Philippe. Sainte-Catherine. Mathieu, 12,2 %, parce que les besoins, dans nos régions - la région du député de Vachon aussi. la députée des Chutes-de-la-Chaudière - dépassent les 4.3 %.

Alors, là, les gens ont le choix: ou bien les municipalités vont augmenter leur budget, bien les usagers vont devoir payer plus, personnes handicapées vont devoir payer plus, ou bien, troisième possibilité, les services vont être coupés, vont être niés, certaines personnes handicapées n'auront pas les services qu'elles veulent avoir. Alors, il y a trois hypothèses possibles. Et autant, moi, je suis très élogieux de tout ce que le ministère des Transports a fait depuis 10 ans à cet égard-là, autant cette année je suis critique, d'autant plus que, comme vous le savez, je suis le porte-parole pour les personnes handicapées à l'Assemblée nationale, parce que augmentation applicable partout à n'est pas équitable pour des régions en développement, notamment les banlieues, que ce soit près de Québec ou de Montréal. Les besoins en transport adapté pour personnes handicapées sont de beaucoup plus de 4 %. Peut-être qu'ils sont seulement à 4 % dans d'autres régions du Québec.

La première question que je veux poser au ministre sur un plan général c'est: Est-ce qu'il

est ouvert à la possibilité que, pour certaines régions où les besoins explosent, on module le pourcentage? Ça se fait dans certains programmes. Au lieu d'appliquer 4,3 % partout partout, dans les 125 comtés du Québec, est-ce qu'on ne pourrait pas envisager que certains comtés auraient plus de 4 % et peut-être certains moins, là où il y a moins de demandes?

M. Elkas: Vous savez, M. le député de La Prairie, j'apprécie votre préoccupation dans ce milieu. Je dois vous dire que l'an passé, lorsqu'on a vu la demande augmenter énormément, tellement plus que ce qu'on croyait pouvoir payer, nous nous sommes arrêtés à interroger le programme, non pas pour y mettre fin, c'est évident, mais pour l'améliorer. Nous croyons fermement qu'il y a place pour la rationalisation. Nous croyons fermement qu'il y a peut-être d'autres modes de transport qui pourraient être... Vous savez, c'est la première fois qu'on s'embarque dans un milieu semblable, et il y a place à amélioration. Si je vous disais que, dans certains milieux, ça coûte 26 \$ pour transporter une personne handicapée et qu'à d'autres endroits, on traverse une rivière, dans la même région, et ça nous coûte de 12 \$ à 14 \$. Il y aurait peut-être moyen de regarder l'ensemble de la gestion de ce transport adapté.

Il y a aussi les modes de transport. On s'est servi, pendant longtemps, des minibus, des autobus adaptés. Il y a aussi le taxi adapté qu'on est en train de regarder de très très près. Il y a des modèles qui ont été introduits il n'y a pas longtemps. Vous savez, c'est dans notre esprit qu'une personne handicapée puisse jouir du même service que la personne non handicapée. C'est le volet, c'est la direction qu'on veut prendre, on veut améliorer le service. On est convaincu qu'on peut réduire nos coûts, sachant qu'on a une grande demande... Et je suis un peu heureux de savoir qu'il y a une grande demande. Ça permet à la personne handicapée d'être beaucoup plus mobile qu'elle ne l'était autrefois. Non seulement les gens sortent des institutions, mais la clientèle existante augmente, et c'est bien, ça. On ne pourra jamais leur nier le service, mais on aimerait être en mesure de leur donner un vrai service aussi.

Vous savez, j'ai entendu bien des histoires. Les gens partent avec leur fauteuil roulant, embarquent dans un taxi ou un service de transport adapté, se rendent à un restaurant et se font dire: Écoutez, à 10 heures, je fais ma dernière ronde, vous êtes aussi bien d'être prêt. Pourquoi discriminer l'individu? On essaie de trouver d'autres moyens pour transporter ces gens, pour leur donner aussi une liberté, la liberté que vous et moi avons aujourd'hui. Peuxtu ajouter à ça, Gordon?

M. Smith: Ce que je peux ajouter, c'est que, l'an dernier, on a effectivement  $r\acute{e}ussi...$ 

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur? M. Smith

M. Elkas: Gordon Smith.

M. Lazure: Est-ce qu'on peut savoir votre fonction, votre titre.

M. Smith: Je suis directeur des programmes d'aide en transport terrestre des personnes. Alors, l'an passé, on a effectivement pu moduler, dans certains cas, les allocations qu'on a versées, étant donné que la marge était de 10 % de l'enveloppe. Cette année, compte tenu de l'enveloppe disponible, qui est de 4,3 %, ça maintient à peine le pouvoir d'achat des organismes. Dans ce sens-là, il est peut-être plus difficile de penser à la possibilité de moduler, d'autant plus que les endroits où les hausses budgétaires sont considérables, c'est dans les grands centres où, habituellement, les personnes vont rechercher des services spécialisés, puisque c'est là qu'ils sont situés, autour des grands centres.

M. Lazure: Bon. Alors, il faut comprendre qu'à toutes fins pratiques si, comme c'est le cas dans plusieurs régions, notamment les banlieues, je le répète, il y a une augmentation des demandes de l'ordre de 10 %, 15 % et 20 %, ces demandes-là ne pourront pas être satisfaites, à moins qu'on ne charge plus aux usagers, ce qui va à l'encontre du règlement. Je voudrais d'abord qu'on nous dise, qu'on nous rassure, qu'il ne sera pas question de charger plus aux usagers que le tarif régulier. Je voudrais bien qu'on entende ça.

Deuxièmement, la seule possibilité qu'il reste, c'est que les villes paient plus que les 20 % qu'elles ont payés à date et de façon assez marquée. Mais si elles ne veulent pas payer plus, est-ce que ça veut dire que, contrairement au transport régulier où tout le monde a droit au transport et y a accès pour le même prix, pour certaines personnes handicapées, qui ne sont pas déjà enregistrées dans un transport adapté et qui voudraient s'enregistrer le mois prochain, il n'y aura pas de place? Est-ce que c'est ça que ça va vouloir dire?

M. Elkas: Pas nécessairement. Parce qu'il y a une augmentation dans la clientèle et la demande, ça ne veut pas nécessairement dire qu'on ne peut pas la servir avec les ressources existantes. C'est très important de comprendre que, pour ces gens-là, les sociétés peuvent, d'ailleurs, changer les routes, par exemple moins ou plus de fréquence, une meilleure gestion de l'ensemble du transport de ces personnes.

M. Lazure: Meilleure gestion. Moi, je connais assez bien ces services-là pour en avoir visité plusieurs, à commencer par celui qui s'appelle Tarso dans mon comté, qui dessert les sept villes, qui fonctionne très bien. Il n'y a pas

de luxe là. II y a une personne qui fait la coordination, un salaire, et il y a deux chauffeurs, un plein temps, un temps partiel, et c'est de peine et de misère... De cette façon-là, ils ne réussissent même pas à donner un service comparable au service que les non-handicapés ont. Les non-handicapés ont un service sept jours par semaine, vous le savez, 24 heures par jour, quasiment, au moins jusqu'à minuit. Ce n'est pas le cas des personnes handicapées. En nombre d'heures par semaine, elles n'ont pas l'équivalent des personnes non handicapées. Alors, quand vous parlez de rationalisation, ça me fait un peu frissonner, parce que ce mot-là ne veut dire qu'une chose dans la pratique, ça veut dire moins de services.

M. Smith: Ce qu'on a constaté l'an dernier, parce que c'était la première année où il y avait des restrictions de mises sur le programme, c'est que, dans l'ensemble, les organismes ont continué de répondre à la demande et ont réussi à réorganiser les services. Il n'y a pas eu vraiment de refus de demandes, l'an dernier en tout cas.

#### M. Lazure: Oui, mais vous aviez 9,6 %.

M. Smith: Ce sur quoi on travaille présentement pour favoriser ces rationalisations-là, c'est sur une révision de la politique d'admissibilité. Vous vous souviendrez que cette politique-là a été mise en vigueur au début des années quatre-vingt, et le nombre de personnes admises a crû très rapidement et souvent sans qu'on questionne systématiquement la capacité des organismes à intégrer graduellement ou qui seraient déjà intégrables dans les réseaux réguliers. Et, en particulier dans les grands centres, il faut se poser la question avec les organismes qui bénéficient du programme s'il n'y a pas une possibilité de mettre l'accent, en particulier dans le cas des déficiences mentales, dans certaines catégories de personnes qui sont présentement admises, des possibilités de mettre l'accent sur la réadaptation, sur l'apprentissage, pour les retourner graduellement vers le réseau régulier, ce qui enlèverait de la pression sur la demande actuelle. Et cette démarche-là, elle est en cours présentement. Elle est en train d'être validée avec des spécialistes du réseau de la santé et des services sociaux et une proposition définitive devrait être disponible d'ici un mois pour consultation auprès des sociétés de transport, auprès des organismes qui opèrent les services de transport adapté.

M. Lazure: Moi, je pense qu'il n'y a personne qui va vous reprocher d'essayer d'améliorer le service au meilleur coût possible. Mais, dans la mesure où, encore une fois, on se trouve avec un nouveau service, une clientèle qui n'était pas desservie et qui commence, depuis à peine

une dizaine d'années, à l'être, et depuis quatre, cinq ans encore plus, et dans la mesure où il y en a encore plusieurs qui ne sont pas desservis dans cette clientèle-là - vous le savez, il y en a encore plusieurs, des **nilliers** qui ne sónt pas desservis et qui devraient l'être - moi, je pense que c'est tout à fait théorique que de dire. On va aller voir parmi ceux qui sont des clients actuels, des passagers actuels qui sont des déficients mentaux, on va aller voir s'ils ne pourraient pas se débrouiller tout seuls dans le système en commun. Ce n'est pas réaliste à mon avis. À mon humble avis, ce n'est pas réaliste du tout. C'est un discours qu'on peut tenir ici à Québec dans le ministère, mais, dans le champ, ce n'est pas réaliste du tout. Les plaintes qu'on a. que ce soit à l'Office des personnes handicapées, ou dans les sociétés de transport, ou dans les organismes bénévoles qui s'occupent de personnes handicapées, ce n'est pas qu'il y a des personnes handicapées qui abusent du système - si vous en avez des plaintes à cet égard-là, j'aimerais bien ça les voir - mais c'est des plaintes, au contraire, à l'effet qu'il y a des personnes handicapées à qui le service n'est pas accessible. C'est ça les plaintes qu'on a. Alors, quand on a des plaintes de ce genre-là, qu'on vienne nous dire: Bien on va essaver de limiter le nombre de ceux qui sont déjà là pour que ça coûte moins cher, moi, je suis assez pessimis-

Ma dernière question générale au ministre: Cette fois-ci, est-ce qu'il a l'intention de faire en sorte que les 75 % soient respectés, le règlement qui dit que le ministère doit payer 75 %?

# La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Oui, on va essayer de le respecter. Comme je l'ai mentionné, il faut s'arrêter sur un point et le regarder, surtout quand on débute un programme sachant qu'on aura une croissance normale. Là, tout d'un coup, à la fin, après 10 ans, on se retrouve avec une grande demande et ça va au-delà de notre capacité de payer. Alors, on s'arrête, et, comme M. Smith l'a mentionné, on est en train de regarder le programme avec les intervenants et il y a de la place pour l'améliorer. Il est impératif qu'on regarde ensemble la définition d'une personne handicapée et d'une personne qui n'est pas handicapée. Ça, M. le député de La Prairie, je dois vous dire que vous avez un allié dans ce programme-là, et c'est moi.

M. Lazure: La définition est claire dans la loi et dans les règlements, c'est la définition qui apparaît dans la loi 9.

M. Elkas: La définition, c'est-à-dire la facon que c'est géré.

**M. Lazure:** La définition, elle apparaît...

M. Elkas: C'est pour ça qu'on voit un écart entre certaines sociétés. Il faut s'arrêter et mettre les choses au clair. Il y a de nouveaux éléments qui s'ajoutent aussi et qu'il faut réexaminer.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière

Mme Carrier-Perreault: Je vous remercie, Mme la Présidente. Je partage beaucoup les inquiétudes de mon collègue de La Prairie et je dois vous dire que c'est en fonction surtout de ce qui se passe chez nous parce que j'ai une connaissance beaucoup moins grande, M. le ministre, que mon collègue dans le dossier. J'aimerais ça comprendre, par exemple; il y a des choses que j'ai bien de la misère à comprendre, dans votre langage. Vous vous parlez comme ca depuis tout à l'heure. On parle d'une règle 75-25. On parle de budgets qui sont présentés par les organismes de transport adapté, les gens qui sont dans le milieu. Je regarde chez nous, il y a un budget qui vous a été présenté; le budget a été coupé par le ministère, vous avez reconnu une certaine partie seulement du budget. Alors là, on parle d'un budget de base que votre ministère a reconnu. Et moi, dans ma naïveté, voyez-vous, je pensais que la règle des 75-25, à voyez-vous, je pensais que la regie des 75-25, a partir du moment où il y avait un budget de base qui était accepté, c'était comme un peu automatique, parce que, moi, je regarde, dans la revue des répertoires des programmes gouvernementaux dans les municipalités et on a toujours la même règle des 75-25. Et moi, j'ai de la misère **à m'expliquer** comment ça se fait qu'au moment où on se parle, par rapport au budget de base qui a été reconnu par votre ministère pour le transport adapté chez nous, dans le comté des Chutes-de-la-Chaudière, on est rendus à des écarts là, ça ne ressemble plus à 75-25, c'est rendu 32-68. Ça, c'est une première question, j'aimerais ça que vous m'expliquiez ça.

Et pourtant, je pense qu'au ministère, comme dans bien d'autres ministères ici, on reconnaît sûrement les MRC qui sont en développement un peu extraordinaire, où il y a une expansion, une explosion, si on veut - il y en a qui appellent ça comme ça - démographique. Alors, bien sûr, c'est évident que l'écart se creuse aussi par rapport à ce qu'on avait besoin et ce qu'on a besoin maintenant. Alors, c'est pour ça des fois que les budgets augmentent quand les gens vous les demandent, mais comme la population augmente, c'est bien sûr que les besoins sont là. Alors, moi, j'aimerais ça savoir comment ça se fait que l'écart, à partir d'un budget de base accepté chez vous, a l'air de 75-25?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

**Mme Carrier-Perreault:** Ça, j'aimerais ça le savoir.

Une voix: C'est une bonne question.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est parce que je voudrais comprendre.

M. Elkas: Ce serait facile à répondre peutêtre de ma part en disant: Écoutez, on approuve des budgets basés sur la formule 75-25, des budgets approuvés par mon ministère. Mais, par contre, comme on vous le mentionne, s'il y a des municipalités qui veulent augmenter leur participation, on peut avoir un écart, comme vous l'avez mentionné. Je ne sais pas si M. Smith a quelque chose à ajouter à...

M. Smith: La formule...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Smith.

M. Smith: ...qui est appliquée depuis 1980, c'est peut-être plus remarquable pour l'an passé, et cette année, c'est que le ministre fixe effectivement un maximum à sa contribution année après année. Compte tenu que la demande, cette année et l'an passé, était supérieure aux crédits disponibles, le montant approuvé laissait, tivement, un montant, par rapport au budget demandé, non subventionné. Mais cette pratique-là existait également dans le passé et les restrictions par rapport au budget demandé remontent aussi loin que 1983, 1984 et 1985. Mais, à ce moment-là, les restrictions étaient surtout appliquées aux budgets des sociétés de transport. On appliquait beaucoup moins de restrictions aux budgets autorisés pour services tels que Tarso ou du type de ceux de la MRC de la rive sud. Mais, à ce moment-là, le ministre a toujours exercé un contrôle sur l'évolution de sa contribution et sur la dépense qu'il a autorisée. Il l'a fait surtout dans le passé, allé jusqu'à l'an dernier, en tenant compte, par exemple, des coûts unitaires de déplacements ou des coûts de production des services. Donc, Montréal, par exemple, se voyait imposer, année après année, des contraintes pour tenir compte des coûts comparatifs par rapport à d'autres organismes. (16 heures)

De façon plus récente, l'an passé et cette année évidemment, il a fallu ajouter cette contrainte-là - et elle est plus budgétaire - aux organismes municipaux de transport adapté. Donc, le ministre fixe sa contribution en fonction du maximum de l'enveloppe budgétaire disponible à ce moment-là, ce qui explique que le ministre fixe un montant maximum de 75 % du budget qui est approuvé par le ministre. mais, à ce moment-

là, toutes les autres dépenses **au-delà** des 75 % du montant approuvé par le ministre sont financées au niveau local ou doivent faire l'objet de restrictions. Alors, c'est ce que dit l'arrêté en conseil. C'est 75 % de la dépense approuvée. Tout le reste devient, à ce moment-là, soit sujet à des réductions ou à être financé localement. C'est la même interprétation qu'on a donnée au décret depuis **1980**.

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce que je vous interprète bien si je dis que...

La Présidente (Mme Bélanger): Allez, Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Mme Carrier-Perreault: ...le ministre donne 75 % du budget de base qu'il a accepté?

M. Smith: Qu'il a accepté. Du budget de base qui est accepté. Il peut y avoir certaines restrictions, par exemple sur des dépenses admissibles. Je vais donner un exemple: le ministère s'engage à payer 75 % de l'acquisition des véhicules. Si l'acquisition des véhicules ne se fait pas, à ce moment-là, la contribution va être ajustée en conséquence, jusqu'à concurrence, évidemment, de la dépense qui est effectivement effectuée par le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de La Prairie.

M. Lazure: Je veux juste intercaler une question. Le système de financement pour les opérations courantes est clair, si l'on peut dire. Mais, pour les immobilisations, votre politique c'est quoi exactement?

M. Smith: On paie 75 % du prix d'acquisition du véhicule jusqu'à concurrence d'un maximum qui est fixé annuellement par les règles de financement. C'est de l'ordre de 55 000 \$, je crois, pour le véhicule. Donc, il y a une norme qui est appliquée sur l'acquisition du véhicule. Dans les sociétés de transport, Montréal en particulier, on finance également des dépenses d'immobilisations au fonctionnement de garages et autres; dans les autres services, on ne finance que les véhicules.

**M. Lazure:** Lorsqu'une société, que ce soit municipale, intermunicipale ou, comme Tarso, bénévole, à but non lucratif, utilise surtout des taxis plutôt que de faire des immobilisations importantes, à ce moment-là, est-ce qu'il y a un jeu de compensation?

M. Smith: Oui.

M. Lazure: Ça fonctionne comment?

M. Smith: L'organisme, à ce moment-là,

soumet une enveloppe budgétaire pour les contrats de taxis et on tient compte du coût moyen des déplacements. Il nous soumet un nombre de déplacements qu'il prévoit effectuer. On tient compte du nombre moyen, historiquement, du coût moyen des déplacements de cet organisme-là au cours des années précédentes. Dans ce cas-là, c'est ajusté en fonction du coût moyen de l'organisme afin de tenir compte de sa situation régionale.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de La Prairie.

M. Lazure: Mme la Présidente. iuste une dernière. Moi, ie suis obligé de guitter. Avant de quitter - ma collègue va continuer pour quelques minutes - je voudrais plaider auprès du ministre pour qu'il mette tout son poids de manière à ce que ce programme-là, encore une fois, qui est encore en pleine expansion... II ne s'agit pas d'un programme comme le transport régulier des passagers non handicapés qui n'est plus en expansion. Il s'est stabilisé depuis plusieurs années. La population est assez stable. Dans le cas des gens qui nous préoccupent ici, c'est en pleine expansion. Moi, je pense que c'est inacceptable qu'on ne donne, comme augmentation globale, que 4,3 % qui est moins que le coût de l'inflation. C'est moins que le coût de l'inflation; l'inflation atteint plus de 5 % actuellement. Moi, je voudrais plaider de la façon la plus convaincante possible pour que le ministre retourne au Conseil des ministres à un moment donné pour avoir de l'appui, notamment du ministre responsable de l'Office des personnes handicapées, son collègue de la Santé et des Services sociaux, parce que ça s'est déjà fait dans le passé d'obtenir des crédits additionnels compte tenu d'une situation très très particulière, et je crois que, dans le cas des personnes handicapées, c'est particulier. Parce que là, sinon, si on se contente des 4,3 %, on sait très bien ce qui va arriver. Les services vont être bloqués pour de nouvelles personnes handicapées. Et, on le sait, il s'en crée constamment, de nouvelles personnes handicapées, à cause des accidents de la route, peu importent les raisons. Donc, on va être obligé de refuser de nouvelles personnes handicapées ou on va être obligé de couper les heures de services qui sont déjà moindres que les heures de services de transport régulier. Alors, c'est làdessus, moi, que j'aimerais bien avoir un engagement du ministre qu'il va au moins mener une dure lutte là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, la lutte a déjà débuté. On a entrepris dernièrement des discussions avec le ministère de la Santé et des Services sociaux. On regarde l'effet d'intégration;

on regarde les modes de transport, comme je l'ai mentionné. C'est un dossier qui nous préoccupe énormément. Nous croyons fermement, surtout parce qu'il y a des échanges qui se font avec les autres provinces et nos amis aux États-Unis, à savoir quels sont les meilleurs modes pour répondre à cette clientèle... Et on n'est pas sûr que ce qu'on a devant nous soit le meilleur, loin de là. Alors, on cherche à améliorer le service à un meilleur coût. C'est justement la direction qu'on veut prendre.

Je dois vous dire, comme je l'ai mentionné, qu'on a mis tout notre poids, et plus que notre poids, pour combattre ce problème parce que, comme je l'ai mentionné, vous avez un allié dans ce dossier, M. le député de La Prairie, et je m'engage à répondre à ce problème.

M. Lazure: Merci. Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de La Prairie. Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Mme Carrier-Perreault: Oui. Eh bien, moi, disons que c'est une question un petit peu technique. J'aimerais ça comprendre, mais je vous l'ai dit tantôt, j'ai encore bien de la misère avec vos livres. L'année dernière, je recevais une lettre ou vous disiez: Il y a eu une augmentation de 9, 6 %, pour l'année passée. Le montant était de 17 740 000 \$, je pense, celui de l'année précédente, et, quand on vérifie, moi, j'essaie de faire un petit calcul rapide, multiplié par 1, 096, ça me donne 19 443 000 \$.

Une voix:...

Mme Carrier-Perreault: Pourtant, on me dit ici, vous me dites... M. Smith nous a expliqué tout à l'heure qu'il y aurait 25 200 000 \$ qui seraient dépensés cette année. Alors, il y a comme un écart et j'aimerais savoir c'est quoi cet écart-là ou, si je me trompe dans mes calculs, j'aimerais que vous me l'expliquiez.

M. Smith: Dans les renseignements supplémentaires qu'on a fournis pour l'étude des crédits, on a ventilé les crédits pour chaque exercice financier. Je peux résumer rapidement. Pour 1987-1988, le niveau de crédits était de 15 000 000 \$; en 1988-1989, il était de 18 400 000 \$; en 1989-1990, il était de 22 200 000 \$; et en 1990-1991, de 25 600 000 \$, les crédits votés. Il pourrait y avoir des ajustements. Et les crédits votés cette année seront de 26 700 000 \$. Ça représente, ces montants-là, le pourcentage de la contribution gouvernementale au service. Donc, le coût total des services est d'au moins 25 % supplémentaires à ces montants-là

Mme Carrier-Perreault: Autrement dit. c'est

ventilé dans la partie qui...

M. Smith: Dans les documents qu'on a remis, on la ventilé pour chacun des services pour les cinq dernières années. Je ne sais pas si c'a été remis, mais, normalement, vous devriez avoir... On peut faire une copie de tous les services pour les cinq dernières années. On a l'information. L'information, Mme la députée, est sur la base de l'année civile, ce que vous avez. Il se peut qu'il y ait des écarts, et c'est également expliqué dans les notes qu'on a fournies. À cause des modalités de versement, il y a toujours 10 % qui viennent à être ajustés sur l'exercice financier, après la présentation des états financiers. Alors, il se peut qu'il y ait des écarts apparents entre l'année civile et l'exercice gouvernemental, mais c'est attribuable tout simplement à la modalité de versement qui est expliquée. Le document, on peut le remettre. Pour chaque service, l'évolution de la subvention est ventilée pour les cinq dernières années dans les documents qu'on a remis.

Mme Carrier-Perreault: O. K. Alors, une demière petite question. Si je comprends bien, l'augmentation de 4, 3 % comprend aussi le développement, s'il y a lieu d'en avoir. Est-ce qu'il va y en avoir, du développement, dans les endroits où il y a des besoins? Est-ce qu'il va y avoir des possibilités?

M. Smith: Cette année, la seule partie de développement qui est considérée à même l'enveloppe totale, c'est pour la création d'un nombre limité de nouveaux services pour lesquels 11 y a une enveloppe qui a été réservée par le ministère pour les nouveaux services. Il y a cinq ou six nouveaux services qu'on prévoit mettre en fonction, mais, pour les services existants, il n'y a pas d'allocation supplémentaire pour le développement à l'intérieur des services existants.

**Mme Carrier-Perreault:** O. K. J'entends par développement moi, je pensais à la clientèle supplémentaire qui s'ajoute, à la clientèle additionnelle.

Mme Carrier-Perreault: Et c'est partout pareil, qu'on soit en développement ou pas? Que les régions ou les comtés soient en développement, forte expansion ou pas.

M. Smith: Les 4, 3 % représentent simplement le maintien du pouvoir d'achat ou de dépenser des organismes.

Mme Carrier-Perreault: O. K. Merci.

M. Smith: L'enveloppe de développement, juste pour compléter, madame, est d'environ 400 000 \$ pour la création de six nouveaux services.

Mme Carrier-Perreault: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui. Mme la Présidente, s'il n'y avait pas d'objection, comme on doit approuver les crédits après huit heures de débat et comme le député de Saguenay m'a indiqué qu'il aimerait, avant la suspension du souper, pouvoir interroger les gens de la Société des traversiers, je voudrais, si c'était possible, passer au maritime et aérien, au programme 5 et, après ça, on pourrait peut-être passer dans le maritime à la Société des traversiers éventuellement, mais je voudrais garder pour ce soir - je le dis tout de suite, si on peut voir comment ca va aller cet après-midi parce que là, il nous reste deux heures et quart de crédits cet après midi - c'est-à-dire faire le maritime et aérien, un bout sur la Société des traversiers puis, ce soir, continuer avec les routes et le programme 1 et un bout de la Société des traversiers également, parce que je vais donner une chance au député de Saguenay qui veut vous questionner et je sais que c'est important dans son comté, la Société des traversiers.

### Transports maritime et aérien

On pourrait intervertir le rôle. De toute façon, à la fin, les crédits sont adoptés. Puis il va nous rester un petit peu de temps à reprendre à la fin de la journée, un peu parce qu'on n'aura pas fait huit heures. Alors, si vous n'avez pas d'objection, on pourrait passer au programme 5, Transports maritime et aérien.

II y a plusieurs questions concernant...

M. Elkas: On va faire les...

Une voix: 5.

M. Elkas: Volet 5. Les traversiers...

M. Maltais: On pourrait peut-être revenir sur les autres pendant la soirée si on était capables de les passer avant 18 heures. Je pense qu'on s'est entendus, M. le député de Lévis et moi-même, parce qu'on a des choses intéressantes.

#### Transport aérien

#### Intair

M. Garon: J'aimerais tout d'abord vous questionner un peu sur l'affaire Intair. Dans le

maritime et aérien, dans l'aérien, vous avez eu un communiqué ici. Je pense que c'est important. Ça concerne les employés d'Intair qui sont touchés. Ils ont publié un communiqué qui vient de paraître récemment, qui dit: L'entente intervenue entre les actuels dirigeants d'Intair et PWA Corporation porte seulement sur l'achat par PWA des avoirs d'Inter-Québec et non pas sur l'achat d'Intair inc. C'est très important, ça. (16 h 15)

Ce beau langage corporatif cache les réalités suivantes: aucun n'employé d'Intair, anciennement Quebecair, peu importe son ancienneté, n'est assuré de conserver son emploi; tous les employés d'Inter-Québec, anciennement Nordair Metro, peu importe leur ancienneté, sont assurés de conserver leur emploi, et ceci malgré le fait que les employés d'Intair ont quatre, cinq ou six fois plus d'ancienneté que ceux d'Inter-Québec.

En d'autres mots, un agent de bord, mécanicien, un agent de comptoir ou un préposé d'escale travaillant pour Intair, Quebecair, depuis 10, 15 ou 25 ans, perdra son emploi, alors qu'un employé exerçant la même fonction chez Inter-Québec depuis deux ans ou même six mois, conservera le sien. Or, aux yeux du public, Intair et Inter-Québec, c'est la même chose, et le public a raison. Les deux compagnies ont les mêmes propriétaires, la même administration mêmes champs d'activité. Inter-Québec Intair ne sont distinctes que sur papier. requête en employeur unique a d'ailleurs déposée auprès du Conseil canadien des relations du travail en 1986. Cette requête est maintenant bloquée en Cour suprême parce que la compagnie refuse aux agents du CCRT l'accès aux documents nécessaires à leur enquête.

Pourquoi ce camage des employés chez Intair? Cette compagnie a pratiquement été donnée au groupe Leblanc en 1986. Les employés d'Intair sont reconnus comme étant parmi les plus productifs de l'industrie du transport aérien. Les salaires et les conditions de travail de ces mêmes employés ont été réduits de 20 à 30 % en 1987. Comment peut-on anéantir une entreprise avec tous ces atouts en main?

L'an dernier PWA Corporation transférait à Calgary une partie importante de l'entretien des B-737 de Canadien provoquant ainsi la perte de plus de 200 emplois à Dorval. Aujourd'hui, en achetant les avoirs d'Inter-Québec, PWA Corporation élimine d'un seul coup entre 500 et 600 emplois au Québec. À quoi rime cet acharnement contre les travailleurs québécois de l'aviation?

En 1986, le gouvernement du Québec a préféré vendre Quebecair au groupe Leblanc plutôt qu'aux employés, parce qu'il craignait que ces derniers ne reviennent demander des subventions quelques années plus tard. Les employés auraient-ils pu faire pire que le groupe Leblanc? Où sont passés les 5 200 000 \$ consentis par ce même gouvernement au groupe Leblanc en

novembre dernier? Que conclure des récents événements qui font basculer hors Québec la presque totalité des contrôles du ciel québécois? Le public voyageur est-il prêt à accepter la disparition des services réactés au Québec? PWA Corporation réalise-t-elle toutes les conséquences des injustices résultant de cette transaction? Où sont nos politiciens québécois qui nous prometaient dur comme fer que jamais Quebecair ne serait démantelée? C'est signé AIMTA, loge 2309, district 721.

C'était un communiqué du syndicat des employés, et les interrogations qu'il pose, je pense qu'elles méritent des réponses, parce que l'annonce que le ministre a faite à l'automne représente beaucoup d'argent que le gouvernement du Québec veut leur donner. On a vu qu'il y a eu des articles dans le journal Les Affaires, et là, les gens se posent des questions, et le ministre je lui pose des questions pour qu'il puisse répondre aux gens qui sont en droit de se poser ces questions-là.

M. Elkas: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas:... vous allez comprendre que nous sommes aussi préoccupés que le député de Lévis ainsi que les gens mêmes qui ont déposés cette pétition. Notre position était assez claire, c'était de s'assurer une desserte dans les régions éloignées et, deuxièmement, la protection des 1000 emplois. À savoir s'il y a des discussions, si on était au courant des discussions entre PWA Corp. et Intair, il y a bien du monde qui se parle, mais rien n'est officiel quant à nous.

Je dois vous avouer qu'on s'interroge énormément sur les négociations qui se font entre PWA Corp. et Intair. Nous avons envoyé une foule de questions à ces gens à Intair. Les 2 500 000 \$ qu'on a versés, on peut les retire n'importe quand, et je serais prêt à le faire. Mais je pense qu'on devrait regarder aussi les conséquences si on les retire trop vite et si on ne répond pas à toutes nos questions. Il peut y avoir un impact très négatif sur ces emplois. Alors, il me semble qu'il est prématuré de nous poser des questions aujourd'hui quand on n'a même pas les réponses qu'on a déposées auprès d'Intair.

**M. Garon:** Mais, quand vous avez fait votre vente, la vente qui a été faite et l'entente que vous avez signée, vous avez signé le contrat avec quelle société?

M. Elkas: Le contrat qu'on a signé pour la desserte de la Basse-Côte-Nord était avec Inter-Québec, pour un montant de 2 500 000 \$.

Une voix: Intair.

M. Elkas: Intair, excusez-moi. Excusez. Inter-Québec.

Une voix: Intair inc.

**M. Garon:** Qui est le holding. Mais ce qui est vendu actuellement, ce sont les actifs des lignes aériennes Inter-Québec.

M. Elkas: Ça on ne le sait pas.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On ne le sait pas.

M. Garon: Comment, vous ne le savez pas?

M. Elkas: C'est une question qu'on a posée et on n'a pas la réponse.

M. Garon: Avez-vous donné ces sommes d'argent là sans vous assurer que les affaires fonctionneraient? Vous avez donné l'argent comme ça.

M. Elkas: Non, on n'a pas donné d'argent comme ça. Ces montants d'argent ont été versés à cette compagnie pour assurer une desserte dans la région. C'est une entente qu'on avait. On n'était pas au courant des discussions qu'il pouvait y avoir entre PWA Corp. et Intair, dans le temps. Ça n'est jamais entré dans le portrait. On n'a jamais été mis au courant.

M. Garon: Ce qui est curieux là, c'est que le journal Les Affaires, lui, a l'air de le savoir, le syndicat a l'air de le savoir et le ministre lui ne le sait pas. Normalement, le ministre a des services de renseignements bien meilleurs que ceux du syndicat et du journal Les Affaires. Il y a presque 10 000 fonctionnaires.

M. Garon: Le communiqué, vous l'avez.

M. Elkas: Ça, ils peuvent présumer certaines choses pour faire déposer des énoncés. Il n'y a rien qui les empêche de faire de la spéculation, mais nous, comme gouvernement, on a demandé des questions à la compagnie et on attend des réponses. À savoir est-ce que ce sont des actifs, des actions, on n'est pas au courant. Il y a bien des choses qu'on a demandées, et ce montant de 2 500 000 \$, comme je l'ai mentionné, n'est pas coulé dans le ciment. On peut le retirer n'importe quand.

M. Garon: Mais sur l'autre...

**M. Elkas:** Mais, avant qu'on le fasse, M. le député, on va s'assurer que la desserte est

garantie et on va s'assurer qu'au moins on protège de l'emploi aussi.

M. Garon: Mais là, quand vous dites les 2 500 000 \$, parlez-vous de l'argent des poursuites?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Ça, c'est versé?

**M.** Elkas: Les 2 500 000 \$ sont pour la desserte.

**M. Garon:** Oui, mais il y avait un montant pour les poursuites aussi.

M. Elkas: Ça, c'était 2 700 000 \$. Ç'a été versé à Inter-Québec, qui était autrefois Quebecair.

M. Garon: Oui.

**M. Elkas:** C'était des poursuites pour environ 16 000 000 \$ et on a... Vous le savez.

M. Garon: Ça, ça faisait partie...

M. Elkas: On a réglé pour 2 700 000 \$ et je pense que tout le monde était très heureux. Eux étaient les grands demandeurs dans cette affaire. Ils cherchaient du "cash flow" et ils sont allés le chercher là. Je pense qu'on s'en est bien sortis, très bien sortis.

**M. Garon:** Je comprends ça. C'était peutêtre nécessaire avant de se vendre à PWA. Vous **auriez** été mieux de ne pas les payer pour que l'autre ne puisse pas vendre si facilement.

**M. Elkas:** Se faire poursuivre pour 16 000 000 \$, on aurait payé au bout de la ligne peut-être? Vous ne le savez pas.

**M. Garon:** Pensez-vous qu'ils auraient vendu aussi facilement leur entreprise aux gens de **l'Alberta** s'il y avait eu des poursuites de cet ordre-là?

**M. Elkas:** Si ça n'avait pas été vendu, estce qu'on aurait fermé les portes au complet? Je ne le sais pas.

M. Garon: C'est ça qu'ils sont en train de faire là.

M. Elkas: Pas nécessairement.

**M. Garon:** Bien... Est-ce que vous avez une revue de presse au ministère?

M. Elkas: Oui.

**M. Garon:** Qu'est-ce que vous avez à dire par rapport aux articles qui ont été publiés dans le journal **Les Affaires** du samedi 23 mars et de la semaine suivante?

M. Elkas: On n'a pas à commenter des articles de journaux, mais, par contre, je peux vous dire que quatre lettres ont été déposées auprès de la compagnie et qu'on attend les réponses.

M. Garon: Oui, mais vous versez beaucoup d'argent. Le journal, normalement... Quand ils publient des affaires qui sont fausses, les journaux se font poursuivre.

M. Elkas: Pas nécessairement.

M. Garon: Bien.

**M.** Elkas: Êtes-vous le grand protecteur de ces gens-là? Je suis aussi protecteur de ces gens qui ont déposé cette résolution ou proposition.

M. Garon: C'est parce qu'à l'automne, quand vous avez annoncé le versement de l'argent par le gouvernement, vous avez dit que votre but c'était de maintenir les 1000 emplois au Québec. Suite à la transaction, tout le monde dit qu'il va y avoir à peu près 600 emplois qui vont disparaître.

**M. Elkas:** Excusez. La desserte était importante.

M. Garon: La desserte, oui. Non, non, non. Vous avez parlé des emplois à ce moment-là.

M. Elkas: Et de la desserte.

M. Garon: Oui. oui.

M. Elkas: Les deux.

M. Garon: Oui, oui. Vous avez parlé des emplois et de la desserte, les deux. Mais là, aujourd'hui, avec ce qui se passe, je ne suis pas certain que votre annonce du mois de novembre n'a pas contribué à accélérer ca.

M. Elkas: C'est...

M. Garon: Au contraire, je pense que vos annonces des 16 400 000 \$ et des 2 700 000 \$ ont peut-être contribué à faire en sorte qu'on s'en aille vers une liquidation de l'entreprise. Alors, je veux savoir de quelle façon vous avez fait... Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente que vous avez signé avec la compagnie suite à vos subventions, celle de 2 700 000 \$ et l'autre, les 16 400 000 \$ sur cinq ans?

M. Elkas: Quant à l'entente, c'est public, c'est peut-être au bureau d'enregistrement. Si vous voulez l'avoir, on peut vous en avoir une

M. Garon: Non. c'est celle que vous avez

M. Elkas: Vous allez comprendre, M. le député de Lévis, qu'aujourd'hui, il y a des possibilités de sauver ces emplois-là, mais que, si on n'avait pas agi dans le temps, il y aurait 1000

emplois de moins aujourd'hui au Québec.

M. Garon: Ce que je vous parle...

M. Elkas: Vous allez comprendre aussi, M. le député de Lévis, que, non seulement Intair, non seulement Canadien ou non seulement Air Canada, mais regardez autour, regardez ce qui arrive dans l'industrie aérienne, tout le monde en souffre. II y a 12,6 %, 13 %, de réduction du

chiffre d'affaires dans ce milieu. M. Garon: Oui. oui...

M. Elkas: On en souffre tous. On ne peut pas dire qu'avec l'entente, on n'a pas essayé, on n'a pas fait de gestes pour essayer d'au moins sauver Intair, puis on les poursuit, ces gestes-là.

M. Garon: Oui, mais vous ne pouvez pas répondre comme ça. Quelqu'un vient à mon bureau de comté puis me dit: J'ai perdu mon emploi. Je ne peux pas dire: Qu'est-ce que tu veux, mon vieux? On perd tous notre job, de ce temps-là.

# M. Elkas: L'avez-vous perdue?

M. Garon: Ce n'est pas une réponse, ça. Alors là, actuellement, vous avez parlé de 2 700 000 \$ pour faire mettre de côté des poursuites, bon. Ça, c'était de l'argent du gouvernement, vous avez dit: Ça, c'était dans le but de maintenir... Les 2 700 000 \$ pour enlever les poursuites, c'était une façon aussi de leur donner de l'argent, à ce moment-là. Et vous avez parlé aussi d'une entente de 16 400 000 \$ pour la desserte de la Basse-Côte-Nord avec des montants prévus pour, vous avez dit, dans les deux cas, aider financièrement l'entreprise et puis leur faire conserver 1000 emplois. Sauf que vous avez signé une entente, un protocole d'entente, vous

C'est ca que je demande: Est-ce qu'on peut avoir une copie des ententes que vous avez signées avec l'entreprise pour les 2 700 000 \$ sur les causes pendantes avec l'entreprise, de même que pour le renouvellement des contrats de la desserte de la Basse-Côte-Nord et les subven-

n'avez pas donné ces montants d'argent là sans

signer une entente avec l'entreprise.

une copie de ces deux ententes-là, si ça a été fait dans deux documents séparés.

tions échelonnées sur cinq ans? Je vous demande

M. Elkas: Ça va me faire plaisir de vous le déposer. Je vais vous envoyer une copie du contrat. C'est la nôtre ici, mais ca va me faire plaisir de la déposer.

M. Garon: Qui touche les deux affaires?

M. Elkas: Contrat de services intervenu entre le gouvernement du Québec, ministère des Transports, représenté par le ministre et le sousministre, et puis Intair inc, représenté par son président, le transporteur. On va le déposer demain, si ça ne vous dérange pas...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On ne peut pas vous le déposer aujourd'hui, c'est la seule copie que j'ai. Je vais vous faire une copie.

**M. Garon:** Ils vont faire une photocopie puis ils vont vous la redonner. Vous pouvez envoyer quelqu'un avec le monsieur si vous voulez.

M. Elkas: Pas de problème. O.K.

M. Garon: Quelle garantie...

M. Elkas: En réponse à l'autre question concernant la SQT, M. le sous-ministre, M. Bard, pourrait y répondre.

M. Bard (Jean-Marc): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le sousministre.

M. Bard: ...en ce qui concerne 2 700 000 \$ qui ont été déboursés par la SQT en fonction des poursuites, qui est un versement qui

a été entériné dans un acte de fiducie, au moment de la signature avec le groupe Intair, il faudrait vérifier, dans un premier temps, avec le contentieux, si on peut déposer le document. Mais advenant que le contentieux chez nous nous dise oui, que le document est un document public, après discussion avec le ministre, on n'a pas d'objection à déposer le document dont les montants sont mentionnés dans l'acte de fiducie. Il y a eu des parties signataires à l'acte de fiducie, entre autres, la Société québécoise des transports, les représentants d'Intair, et il est fait mention des poursuites possibles contre la Société québécoise des transports qui était anciennement l'actionnaire de Quebecair. Alors. après vérification avec le contentieux, le docu-

ment pourrait être déposé.

(16 h 30)

- M. Garon: La SQT a signé une entente avec qui?
- M. Bard: La SQT... Lorsque l'acte de fiducie a été signé, il a été signé avec le groupe Intair, je crois que c'était Intair inc. ou Corporation Inter inc, il faudrait que ce soit vérifié au document même.
- **M.** Garon: Est-ce qu'on a signé avec le holding ou avec la filiale Inter-Québec?

M. Bard: On va yous le confirmer.

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Bard: Présumément avec le holding.

M. Garon: Pardon?

- M. Bard: Présumément avec le holding, mais on va vous le confirmer.
- **M.** Garon: Maintenant, en quoi vous dites que ça peut être secret? Des causes pendantes devant les tribunaux, c'est public.
- M. Bard: Je ne sais pas si c'est secret. Tout ce que je dis c'est qu'on va vérifier avec le contentieux. Normalement, ça devrait être un document public, parce que c'est enregistrable au bureau d'enregistrement.

M. Garon: Bien oui.

- M. Bard: Alors, c'est ce que je vous dis. On va vérifier. Si le document est légalement déposable, on va le déposer.
- M. Garon: Et à part de ça, c'est des causes pendantes devant les tribunaux, il n'y a rien de bien secret là-dedans.

M. Bard: Non, non.

M. Garon: Alors...

- **M.** Bard: Uniquement après vérification avec le contentieux, c'est strictement pour s'assurer qu'il n'y a personne qui a dit que le document n'était pas déposable, et puis on le déposera.
- M. Garon: Ce qui est un peu surprenant, là, mettez-vous à notre place un peu, supposez une minute là que... Mettez-vous à notre place. On est là pour poser des questions au nom du public qui, lui, a payé. Et quand je disais 16 400 000 \$, c'est 14 600 000 \$, et 2 700 000 \$ en quittance de causes pendantes. On pose des questions en leur nom. Et là, vous n'êtes pas sûr au juste avec qui vous avez signé. On n'est pas dans les plnottes, là. Je comprend que, si vous achetez un Revel ou une crème glacée, vous ne savez pas

quel était le nom de celui qui vous l'a vendu, mais là, on est dans des affaires de quasiment 20 000 000 \$, et vous dites: Je ne suis pas certain au juste avec qui on a signé ça. Bonne mère! On n'est pas cans l'Évangile où le Seigneur avait invité des gens qui ne sont pas venus et qu'il a invité ceux qui passaient sur la rue. C'est des sommes d'argent importantes, ça. Quand vous envoyez les chèques, à qui les envoyez-vous?

M. Bard: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le sous-ministre.

- M. Bard: ...ce qui est arrivé là-dedans, c'est que tous les documents ont été vérifiés au ministère par le contentieux et, également, en collaboration avec le ministère des Finances qui avait un droit de regard dans la transaction qui a été signée. C'est les contentieux et le ministère des Finances qui se sont assurés que le gouvernement avait les bonnes garanties. Que M. le député de Lévis dise qu'on ne se souvient pas avec qui on a signé, on a signé en fonction des recommandations qu'on a eues de nos contentieux, et il faut présumer, à ce moment-ci on va lui confirmer avec qui on a signé qu'on a signé avec les bonnes personnes. On n'a pas signé avec une compagnie compétitrice. On a signé avec le groupe Intair.
- M. Garon: Mais quand le ministre nous a répondu en Chambre, il a dit que la principale raison pour laquelle il avait signé, c'était pour maintenir 1000 emplois. Vous dites que vous avez de bonnes garanties. Alors, si la principale raison c'était de maintenir les emplois, quelles garanties avez-vous prises, vous êtes-vous fait donner dans le contrat que les emplois seraient maintenus au Québec et qu'on ne se revirerait pas de bord pour vendre l'entreprise et scraper 600 employés? C'est ça au fond. Parce que vous l'avez dit en Chambre, c'est enregistré, vous avez dit: On donne cet argent-là, on justifie ça parce qu'on veut maintenir 1000 emplois au Québec. C'est ça qui avait été déclaré, même dans votre communiqué de presse, à part ça.
- **M. Elkas:** En plus, de garantir la desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Informez-vous.

M. Garon: Je vais...

M. Elkas: Et là, vous présumez que l'entente est conclue. Je l'ai dit en Chambre aussi, que ça va se faire au début du mois de mai. Entre-temps, on a des questions qu'on pose à cette compagnie. Si on n'est pas satisfait des réponses qu'on va avoir, on va retirer notre contribution de 2 500 000 \$ qu'on a déjà avan-

cée. La formule que vous m'avez suggérée,  $\mathbf{M}$ . le député...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le ministre, on demande le quorum en Chambre

M. Maltais: On est en commission nous autres.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'a pas d'importance, là, on a...

M. Maltais: On ne peut pas être à deux places en même temps.

**M. Garon:** On a l'ordre de la Chambre d'être ici. Ce n'est pas à nous autres de faire le quorum.

M. Maltais: Ce n'est pas à nous de faire le quorum.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien là, tout le monde est en commission.

M. Garon: Non, écoutez, ce n'est pas le conseiller du ministre qui peut vous dire qu'on demande le quorum en Chambre. On a un ordre de la Chambre d'être ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas le conseiller du ministre, c'est...

M. Garon: Ce n'est pas une Chambre qui n'a pas de quorum qui peut nous dire de sortir d'ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas le conseiller du ministre...

M. Garon: Écoutez, c'est l'enfance de l'art en droit, là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, ce n'est pas le conseiller du ministre, mais bien le bureau du whip.

**M.** Garon: Bien, ça n'a pas d'importance, le bureau du whip n'est pas au-dessus de la Chambre. On a un ordre de la Chambre d'être ici.

M. Maltais: C'est ça, on est ici.

M. Garon: On estici.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce sont vos collègues qui demandent le quorum, M. le député de Lévis, ce n'est pas nous. Alors, demandez à vos collègues qu'ils arrêtent de niaiser.

M. Garon: Je comprends, mais nous, on n'a pas le droit de quitter ici. Ce n'est pas parce que quelqu'un demande le quorum qu'il faut quitter la commission parlementaire.

**M. Camden:** Ce n'est pas la première fois qu'ils jugent qu'il y a des choses plus importantes que celles que vous débattez.

**M.** Garon: Ah! II y en a peut-être qui demandent le quorum, ils ont le droit.

M. Maltais: Mme la Présidente, je m'excuse, mais M. le député de Lévis a raison; l'ordre de la Chambre, c'est qu'on soit ici. Si la Chambre n'a pas quorum, qu'elle ferme, ce n'est pas compliqué.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est ça.

**M. Maltais:** Ce **n'est** pas compliqué. Nous autres, on a un ordre d'être **lci**, on ne peut pas avoir deux ordres en même temps. Si la Chambre n'a pas quorum, qu'elle ferme. Ils n'ont qu'à fermer et à s'en aller chez eux. Nous autres, on est ici pour travailler. D'ailleurs, on continue.

La Présidente (Mme Bélanger): Allez, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Alors, si je vous cite, M. le ministre... Je vais remercier le député de Saguenay parce que c'est clair...

M. Elkas: Et ca se remercie en plus de ca!

M. Garon: D'ailleurs, vous pourrez vous apercevoir qu'en dehors de Montréal, on est à la veille de s'entendre de plus en plus.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Elkas: De quoi?

M. Garon: Alors, le 15 novembre 1990, M. Elkas, le connaissez-vous? II a dit, et c'est à la page 5131: "On aurait pu aussi féliciter le gouvernement, M. le député de Lévis, d'avoir sauvé ces 1000 emplois sans injection d'argent nouveau. Pas comme vous avez fait vous autres, entre 1981 et 1985, où on a injecté au-delà de 86 000 000 \$." Alors, voyez-vous, vous dites: On l'a fait pour les 1000 emplois. Je pourrais continuer à dire ce que vous avez dit à ce moment-là, mais il y en a trop long, je ne veux pas citer tout ça. Mais vous avez dit: On l'a fait pour 1000 emplois. Et c'est dans votre communiqué, à part de ça, que vous l'avez fait pour 1000 emplois.

Maintenant, votre **sous-ministre**, à côté, qui a dû travailler sur la rédaction, il dit: On a de bonnes garanties. Donc, si vous l'avez fait pour 1000 emplois, vous avez pris de bonnes garanties sur les 1000 emplois. J'aimerais savoir quelles

garanties vous avez prises que la compagnie garderait les 1000 emplois au Québec? Comment ça a été rédigé, cette affaire-là? Comment vous vous êtes assurés de ça, pour verser tous ces millions-là à la compagnie, pour sauver 1000 emplois? Essayez au moins une phrase dans le contrat disant qu'ils garderaient les 1000 emplois parce que, s'ils n'ont pas respecté les conditions, si c'était ça, le but, de garder 1000 emplois, et qu'ils ne l'ont pas respecté, le contrat est annulable tout de suite.

- M. Elkas: Je ne sais pas, vous présumez qu'ils vont fermer. Vous présumez. Il n'y a rien de conclu encore.
- **M.** Garon: Mais est-ce qu'il y a un contrat ou bien il n'y en a pas? Tantôt, vous avez dit qu'il était au bureau d'enregistrement.
- $\mathbf{M.}$  Elkas: Et je vous prie d'au moins nous entendre.
- M. Garon: Est-ce qu'il est signé, le contrat, avec vous?

Une voix: Avec le groupe Intair.

- **M. Garon:** Non, mais est-ce que votre contrat pour vos subventions est **signé** ou s'il n'est pas signé?
- M. Elkas: Oui. Mais le mariage entre la PWA et Intair n'est pas conclu encore.

M. Garon: Bon.

- M. Elkas: O.K.? Et on a fait des demandes, on a écrit quatre lettres à ces gens.
  - M. Garon: Vous avez écrit quoi?
- M. Elkas: Quatre lettres à ces gens posant des questions très spécifiques sur le détail de la transaction. Et si on ne nous satisfait pas, on refire.
- M. Garon: Oui, mais ça peut être quatre lettres parce que vous avez écrit la deuxième parce que la première n'était pas bonne, et la troisième parce que la première et la deuxième n'étaient pas bonnes, et la quatrième parce que la première, la deuxième et la troisième n'étaient pas bonnes. Pourquoi? Est-ce que vous avez écrit quatre fois la même chose, ou bien quoi?
- **M. Elkas:** On n'était pas satisfaits des réponses qu'ils nous avaient données.
- **M. Garon:** Bon. Est-ce qu'on peut avoir une copie des lettres que vous leur avez envoyées?
  - M. Elkas: Oui.

- M. Garon: On peut les avoir cet après-midi? Vous avez 10 000 fonctionnaires...
  - M. Elkas: On va les faire venir.
- M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des sommes de versées à date?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Combien?

M. Elkas: 5 200 000 \$.

M. Garon: Les 2 700 000 \$ pour les causes pendantes, les 2 500 000 \$, sur le contrat de 14 600 000 \$, pour la desserte de la Basse-Côte-Nord?

M. Elkas: Oui.

- **M. Garon:** Et si on ne conserve pas les emplois, qu'est-ce que vous avez l'intention de faire?
- **M. Elkas:** Vous dites si, c'est hypothétique, ca. Attendons.
- **M. Garon:** Non, mais il y a des employés, quand même, qui sont touchés, 1000 personnes et leur famille, dans une période de crise comme on vit actuellement, c'est important. Et l'argent du gouvernement...

M. Elkas: Je le sais.

- **M. Garon:** Vous dites qu'il faut couper partout, mais là, vous ne leur garrocherez pas des millions comme ça s'ils ne gardent pas les emplois.
- M. Elkas: Notre préoccupation, c'est la desserte et la protection de ces emplois. C'est la direction qu'on a prise lorsqu'on a négocié cette entente avec Intair. Alors, comme je vous l'ai mentionné, on a écrit à ces gens, on voulait savoir les détails de ce contrat avec PWA Corp. et puis on n'a pas eu les réponses qu'on aurait avoir. On a continué à écrire à ces gens, on attend des réponses, et, aussitôt qu'on aura reçu des réponses, si ce n'est pas fait à notre satisfaction, on ne bénira pas le mariage et on va retirer notre 2 500 000 \$. Mais vous ne direz pas qu'on n'aura pas fait d'efforts, par exemple.
- M. Garon: Mais vous écrivez à qui, là? Vous dites que vous écrivez à PWA Corp. ou bien à Intair?
  - M. Elkas: A Intair.
- M. Garon: Parce que vous avez dit: On écrit à PWA Corp.

**M. Elkas:** Non, non, non, on pariait du mariage entre PWA et Intair.

M. Garon: Vous demandez des comptes à Intair?

M. Elkas: À Intair.

M. Garon: Et puis?

M. Elkas: On n'est pas satisfait des réponses. On a écrit une deuxième, troisième et quatrième fois.

M. Garon: De quelle façon vous assurezvous que votre argent est toujours là? Parce que les 5 200 000 \$. là...

. M. **Elkas:** Ça faisait partie du C-36; on l'a déposé et il est garanti. Il y a un acte de fiduciaires qui le garantit.

**M.** Garon: Oui, mais l'acte de fiduciaires le garantit comment?

M. Elkas: En deuxième position.

M. **Garon:** En deuxième hypothèque?

M. Elkas: Des listes ou des actifs au sol.

M. Garon: Les actifs valent combien? Là, vous dites que vous êtes garantis à la deuxième hypothèque. Ce que je veux savoir, au fond... C'est 5 200 000 \$ garantis en deuxième hypothèque, mais, à ce moment-là, les actifs représentent combien, puis, en première hypothèque, combien est couvert pour le Fonds de solidarité? En deuxième hypothèque, des fois, ça ne vaut plus rien.

**M.** Elkas: Mme la Présidente, je pourrais prendre avis de la demande du député puis lui répondre, parce que ça ne fait pas partie des crédits, alors on n'a pas toutes les réponses à ces questions.

**M. Garon:** Bien oui, ça fait partie des crédits. Ça fait partie des sommes que vous allez verser sûrement.

M. Elkas: Elles sont versées.

M. Garon: Non, non, celles que vous avez versées l'an passé, mais vous étudiez les crédits de 1991-1992. Il doit y avoir des montants d'argent sur les 14 600 000 \$ qui sont là-dedans pour les crédits, les sommes que vous voulez verser cette année. Voyons donc!

M. Elkas: II y a seulement 2 500 000 \$ d'avance qui est garanti, celui qu'on a avancé.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Lui est garanti.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis dans quelle forme, je peux vous déposer, dans les jours qui suivent, sur quel actif qu'on a mis les liens.

**M. Garon:** Puis les 2 700 000 \$?

M. Elkas: Les 2 700 000 \$, c'est une entente avec l'autre compagnie, la Société québécoise des transports. Ça, c'est pour les poursuites, ça n'a rien à faire avec... Il n'y a pas de garanties sur les 2 700 000 \$. C'est une entente qu'on a eue. On efface le potentiel de 16 000 000 \$, puis on règle pour 2 700 000 \$.

M. Garon: Là, la transaction, je ne sais où

elle en est rendue, mais, si vous regardez le comité des employés, regardez ce qu'ils disent. Ils disent qu'ils n'ont aucune garantie de garder leur emploi. Aucun employé d'Intair, anciennement Quebecair, peu importe son ancienneté, n'est assuré de conserver son emploi. Voyez-vous le titre: PWA Corp. versus Intair ou suite et fin du démantèlement de Quebecair. Aucun employé d'Intair, anciennement Quebecair, peu importe son ancienneté, n'est assuré de conserver emploi. Tous les employés d'Inter-Québec, anciennement Nordair Metro, peu importe leur ancienneté, sont assurés de conserver leur emploi, et ceci, malgré le fait que les employés d'Intair ont quatre, cinq ou six fois plus d'ancienneté que ceux d'Inter-Québec, ou, si vous voulez, de Nordair Metro. Puis ces gens-là ont eu des avis de Canadien, s'ils voulaient travailler pour eux. d'aller remplir des formulaires d'emploi, de postuler.

**M. Elkas:** Est-ce qu'on peut déposer ces avis-là? Ç'a été dit par qui ça?

M. Garon: Par les employés.

(16 h 45)

M. Elkas: Non, non. Qui leur a passé ce message-là?

**Une voix:...** les employés et les employés ont été à Inter-Canadien.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, non.

M. Elkas: Non, non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si vous voulez prendre la parole vous pouvez venir vous asseoir à la table et vous identifier.

M. Garon: On a parlé avec les gens du

syndicat et c'est ça qu'ils nous disent qu'il se passe.

M. Elkas: Il a été notifié par quelle compagnie?

M. Garon: Pardon?

**M. Elkas:** Il a été notifié par quelle compagnie?

M. Garon: Canadien et PWA Corporation.

 ${\bf M.}$  Elkas: On n'est pas au courant de ça, nous.

M. Garon: Moi, vous pouvez bien ne pas croire ce que je vous dis, mais, si les employés disent qu'on leur demande de remplir des formules pour une compagnie pour faire application sur d'autres postes, pourquoi ils diraient ça quand ce n'est pas vrai? Pourquoi ils diraient des choses qui ne sont pas exactes?

M. Elkas: Vous me demandez de déposer, moi, des documents, montrez-moi ces avis. Ditesmoi d'où ça vient. Y a-t-il des directives écrites? Y en a-t-il eu des directives écrites?

M. Garon: Moi, je ne vous comprends pas. Je vous écoute parler, vous êtes engagés làdedans pour 16 000 000 \$: 14 600 000 \$ plus 2 700 000 \$. Là, vous avez une prise de position du syndicat qui vous dit: On n'a aucune sécurité. Vous avez dit que la transaction, vous la faisiez pour conserver 1000 emplois, et, là, vous mettez ça en doute, actuellement.

M. Elkas: Je pense, M. le député de Lévis, que c'est encore pas mal mieux que la formule que vous m'avez avancée. Ma préoccupation, c'est la desserte de la région de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord et la protection des emplois autant qu'on peut le faire. S'il y a une réduction d'achalandage, il n'y a pas grand-chose que je peux faire pour l'augmenter, encourager les gens ou payer les gens pour se servir d'un service offert par Intair, pour protéger les emplois.

M. Garon: Non, ce n'est pas une question d'achalandage, c'est une question que vous-même vous avez dit que vous avez mis cet argent-là pour protéger les emplois. On vous dit actuellement que, dans la transaction, les emplois ne sont pas protégés, qu'il y a 600 emplois qui vont sauter. Et, aujourd'hui, vous niez ça tout simplement, c'est... Toutes les informations qu'on a à date là-dessus qui viennent de toutes parts disent qu'il y a 500 à 600 emplois qui vont sauter, et là, vous le niez, vous dites que vous n'êtes pas au courant. Vous avez quand même signé ça l'automne dernier. C'est l'automne dernier que vous avez annoncé ça, le 15 novem-

bre. Si c'était vraiment pour sauver 1000 emplois, vous devez être un peu plus au courant de tout ca.

M. Elkas: M. le député de Lévis, dans le but d'essayer de rencontrer notre objectif, surtout au niveau de la protection de ces emplois ainsi que de la desserte de la région, si on avait suivi votre formule que vous m'avez avancée la semaine dernière en Chambre... Vous m'avez dit: Pourquoi une entente avec Intair? Pourquoi ne pas retirer votre 2 500 000 \$ et se servir de la formule de notre gouvernement qu'on applique aux Îles-de-la-Madeleine ou une réduction de 75 %? On n'est pas sûr que les gens de la région de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord auraient eu ce service offert par Intair. Je ne suis pas sûr qu'on n'aurait pas retiré !e service offert par ces gens-là.

M. Garon: C'est deux affaires différentes, là.

M. Elkas: Non, mais non.

M. Garon: La desserte de la Basse-Côte-Nord, c'est une affaire.

M. Elkas: "Bottom line", c'est qu'on arrive et qu'on n'a plus d'emplois. Notre préoccupation, c'est de s'assurer - et c'est pour ça qu'on est en communication avec cette compagnie - qu'on a un maintien des emplois. Je ne peux pas vous dire qu'on n'aura pas une réduction d'emplois s'il y a une réduction d'achalandage. Mais au moins garder la compagnie intacte.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saquenay.

**M. Maltais:** Juste une question pour bien me situer parce que, là, on parle d'emplois, de sauver des emplois... Sauvons des emplois, 2 500 000 \$, 1000 emplois.

Moi, j'ai toujours cru que l'aide apportée aux compagnies, que ce soit Quebecair, Intair, que ce soit n'importe laquelle, c'était pour assurer un service. Moi, les 1000 emplois, c'est drôle, jo no les ai pas vus À Baie-Comeau, Intair a un comptoir, il y a deux personnes. Ils ne peuvent toujours pas... Au pire aller, ils peuvent en congédier rien que deux. Sur la Basse-Côte-Nord, il n'y a pas tant d'emplois, que ça. Il ne faut pas tomber sur le dos. Il n'y a pas 600 emplois sur la Basse-Côte-Nord. Je les ai toutes faites, moi, ces bebelles-là. Qu'on perde des emplois à Toronto, je m'en "crisse" comme de l'an quarante...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais:... qu'on les perde ailleurs, ça ne me dérange pas. Mais, moi, c'est la question de

service qui m'intéresse. Les emplois, ça ne me concerne pas à Toronto. Je parle de chez nous, là. Et les coûts. Prendre l'avion aujourd'hui, vous savez que ça coûte cher: 473 \$ Québec-Baie-Comeau, aller-retour, avec les taxes. Si on parle de la Basse-Côte-Nord, parce qu'il n'y a vraiment pas de routes, c'est du service qu'on doit se préoccuper. Qu'il y ait 1000 emplois ou trois emplois, moi, s'il y a un excellent service, je me sacre bien de ça. L'aide gouvernementale en 1985, lorsqu'on a signé une entente avec Intair, c'était pour assurer qu'il y ait un service de qualité, sécuritaire, régulier. Ce n'était pas pour créer 1000 emplois, je ne pense pas. En tout cas, ce n'était pas l'objectif. Si, par hasard, ça a créé des emplois, tant mieux. Mais si Intair s'en va, ça ne me dérange pas, moi. Je ne suis pas attaché à Intair, pantoute. La seule affaire que je suis intéressé de savoir, c'est s'il va y avoir une qualité de service, sécuritaire, tout le temps. Les emplois, on verra ça après.

Je comprends que, le député de Lévis, le syndicat coure après pour protéger les emplois à Toronto, à Montréal et à Ottawa, mais, moi, ça ne me concerne pas ça. Chez nous, il n'y en a pas tant d'emplois que ca. Je pense que, sur la Côte-Nord, il y a 85 employés d'Intair. Chose, l'ancien président était venu nous dire ça à la chambre de commerce. Alors! Et Intair, sa mission première, c'est d'assurer le service sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord. Ce n'est pas de créer 1000 emplois, je ne pense pas. Alors, moi, la question que je me pose, que ce soit Intair, Canadien ou Air Alliance, n'importe laquelle des trois, c'est: Est-ce qu'on va avoir une qualité de service raisonnable - on ne voudra pas le même service qu'à Chicago, on n'est pas des fous non plus - continu et sécuritaire pour les passagers? C'est tout ce que je demande, à un prix abordable. Pouvez-vous...

M. **Elkas:** C'est justement de ça qu'on voulait s'assurer dans le dépôt du C-36. On voulait s'assurer de la qualité du service et même l'améliorer dans la Basse et Moyenne-Côte-Nord, dans la nouvelle entente. Il y avait des dessertes de villages additionnelles, donc, qu'on a incluses dans cette nouvelle entente avec Intair. Mais, par contre, si ça résulte aussi, dans les gestes gu'on pose, en l'assurance de la protection de 800 à 1000 emplois, pourquoi pas? On fait notre part. Mais s'il arrive, par contre, après l'entente qui se fait, qu'il y ait une diminution d'emplois de 200 personnes parce qu'il n'y a pas d'achalandage, bien là, on ne peut pas blâmer le gouvernement de ne pas avoir fait un effort. Le point où je veux en venir, c'est que, et au risque de me répéter, on n'est pas satisfaits des réponses qu'on a reçues de la compagnie Intair. On leur a écrit quatre fois et le mariage n'a pas encore été béni. Ça, c'est sûr. Mais une chose est sûre, c'est que, si ça ne marche pas avec Intair, il y en aura d'autres qui vont les remplacer.

M. Mettais: Il y en a, chez nous...

**M. Elkas:** Et ça, je vais vous assurer d'une chose, c'est qu'on va avoir un service dans le nord. Il va être maintenu.

M. Maltais: II y en a chez nous qui sont prêts à le faire à part de ça. Je vais vous donner un exemple: Air Satellite. Avant ça, les compagnies faisaient la liaison entre Rimouski et Baie-Comeau, mais, un bon matin, elles ont dit: On n'y va plus. Ça n'a rien changé. Air Satellite a pris le trafic, et bonjour la visite. On peut y aller trois fois par jour et s'en revenir trois fois de l'autre bord, et ça va très bien, madame la marquise. II n'y a pas de problème. II y a juste un petit comptoir à Rimouski et ça permet de garder l'aéroport ouvert et de desservir les deux rives. Alors, s'ils ne veulent pas y aller sur la Basse-Côte-Nord, ils ont juste à rester chez eux. II y en a d'autres qui sont prêts à y aller. Ce n'est pas plus compliqué que ça.

Et d'abord, à chaque fois, on nous arrive avec les emplois. Je suis tanné d'entendre parler de ça. Ce n'est pas une usine ça, une compagnie d'aviation. On sait que ça prend du monde pour l'opérer, mais, la base première, lorsque le gouvernement donne une subvention, ce n'est pas pour créer des emplois, c'est pour donner un bon service. S'ils ne veulent pas donner un bon service, foutez-les dehors et envoyez un appel d'offres demain. Je vous garantis que vous allez en avoir en masse. Moi, je ne veux pas faire un plat avec ça, le syndicat, les emplois à Toronto et tout le "kit". Ça ne me préoccupe pas, moi, ça. Le service continu, sécuritaire, ça c'est important à un prix raisonnable.

M. Elkas: C'est ça, je pense, qui était à la base de notre négociation lorsqu'on a négocié sur le C-36.

M. Maltais: Bon. Si on s'en va avec ça, c'est beau.

M. **Elkas:** C'était à la base et on veut le maintenir, c'est l'objectif.

M. Maltais: Êtes-vous contre ça, M. le député de Lévis?

M. Garon: Pardon?

M. Maltais: Êtes-vous contre ça?

M. Garon: Non, mais je vais citer au ministre son document qu'il avait rendu public le 15 novembre. Il n'a pas l'air de s'en rappeler. Le gouvernement du Québec renouvelle le contrat de la Basse et Moyenne-Côte-Nord. Qu'est-ce qui est dit au paragraphe 3? "La disparition d'Intair

aurait pu créer une situation de monopole dans diverses régions du Québec et aurait également entraîné la perte des 1050 emplois que génèrent les activités d'Intair à travers le Québec, à travers la... "Écoutez bien la conclusion. Le ministre Elkas a déclaré: "Je suis satisfait des termes de cette entente que je qualifierais de mutuellement avantageuse. Non seulement assurons-nous un service de qualité aux résidents de la Basse et Moyenne-Côte-Nord, mais nous avons su agir de façon à préserver quelque 1000 emplois sans pour autant hypothéquer les contribuables québécois."

C'est le ministre lui-même, là, il n'a pas l'air de s'en rappeler.

- M. Elkas: On s'en rappelle très bien, puis si on n'avait pas posé les gestes qu'on a posés, elle aurait fait faillite. Les 1000 emplois seraient partis. On n'en aurait pas, ces gens-là ne seraient pas ici aujourd'hui.
  - M. Garon: Mais là, il va rester quoi?
  - M. Elkas: Soyez donc sérieux!
- **M. Garon:** Non, mais il va rester quoi d'Intair, là? Vous vous avez signé une entente pour tous ces millions de dollars là, vous le dites actuellement.
- **M.** Elkas: C'est ça qu'on a déjà demandé, Mme la Présidente. Puis je ne sais pas combien de fois je dois le répéter, mais c'est exactement ça qu'on a demandé.
- M. Garon: Maintenant, je n'ai pas l'avis qui a été donné aux employés, mais je vais l'avoir, parce que je suis persuadé que ce n'est pas une affaire secrète ça. Il y a un avis aux employés de faire application chez PWA Corporation ou bien chez Canadien.
- **M. Elkas:** Envoyez-le-moi, M. le député de Lévis, ça va me faire plaisir.
- M. Garon: Je pourrais peut-être bien vous poser la question en Chambre, si vous voulez, à ce moment-là, parce que vous avez l'air de mettre en doute ce que je vous dis. Vous dites: J'aimerais ça le voir. Moi, je vous dis que les employés nous ont dit ça ou que le syndicat des employés nous a dit ça qu'ils avaient été obligés de faire application, puis qu'ils n'ont pas de garantie d'emploi. Ils font un communiqué aujourd'hui et vous vous avez l'air de mettre en doute ce qu'ils disent comme quoi ils n'ont pas de sécurité et puis ils font affaire à... Puis eux, malgré qu'ils aient beaucoup plus d'ancienneté que les autres, ils vont passer en dernier. Ceux qui vont être protégés, c'est Nordair Métro.
  - M. Elkas: On va rencontrer les employés,

- M. le député de Lévis, on va s'informer auprès des employés.
  - M. Garon: Quand?
  - M. Elkas: On peut les rencontrer...
- **M. Garon:** Quand est-ce que vous allez les rencontrer?
- **M.** Elkas: On peut les rencontrer dans les jours qui suivent là, aujourd'hui ou demain. On va s'interroger, on va s'informer auprès de la compagnie pour voir si c'est bien fondé...
- M. Garon: On va ajourner à six heures et demie, êtes-vous prêt à les rencontrer à six heures et demie?
- M. Elkas: Non, malheureusement non. Moi aussi, j'ai un engagement à six heures et demie. J'en ai deux d'ailleurs, qui vont me mener jusqu'à huit heures.
  - M. Garon: Oui?
  - M. Elkas: Oui.
  - M. Garon: Quand allez-vous les rencontrer?
- M. Elkas: Bien là, donnez-moi une chance. On va regarder l'agenda et on verra ça.
- **M. Garon:** Moi, je n'ai pas de chance à vous donner, je vous dirais plutôt: Donnez-leur une chance à eux autres. C'est eux autres qui vont perdre leur job. Vous...
  - M. Elkas: C'est moi qui viens de l'offrir.
  - M. Garon: Oui. Bon, bien quand?
- **M. Elkas:** O. K. On va les rencontrer. Je vais demander à mes gens de les rencontrer. On fixera une date, si ce n'est pas suffisant, la rencontre que mes gens auront avec elles ou eux, je les rencontrerai plus tard dans la journée, peut-être demain si on peut trouver...
- M. Garon: Bon. Alors, j'ai pris pour acquis, Mme la Présidente, que le ministre est prêt à les rencontrer, les employés du syndicat d'Intair, et puis à voir avec eux l'absence de garantie qu'ils ont dans leur emploi, malgré les millions qu'a versés le gouvernement, et que le ministre va nous faire parvenir les quatre lettres qu'il a envoyées avec, si c'est possible, les réponses, parce qu'il n'était pas satisfait des réponses. Si on pouvait avoir les copies des quatre lettres qu'il a fait parvenir avec les réponses qu'il a reçues pour les trois premières dont il n'a pas été satisfait, ce qui a fait qu'il a été obligé d'écrire d'autres lettres, parce que c'est de

l'argent public ça.

M. Elkas: Madame, je déposerai...

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Elkas: Mme la Présidente, je vais déposer les lettres qu'on a envoyées contenant les questions qu'on a déposées auprès de la compagnie. Quant aux réponses, il me semble que ça ne serait pas - je cherche les mots justes... Les réponses sont confidentielles jusqu'à temps que l'entente soit signée avec ces gens-là. Alors, je ne peux pas déposer des réponses à des lettres qui viennent de cette compagnie. Mais, par contre, mes demandes peuvent être déposées, et je vais le faire à la fin de la journée.

M. Garon: Maintenant, si la compagnie continue à ne pas donner suite à vos réponses et à ne pas donner satisfaction au ministre, qui représente les fonds publics qui ont été versés dans cette affaire, qu'est-ce que vous avez l'intention de faire?

M. Elkas: C'est conditionnel.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est conditionnel.

M. **Garon:** Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Elkas: C'est hypothétique, "si". Attendons qu'on ait les réponses à notre question. Comme je vous dis, ils continuent les négociations. Je l'ai mentionné en Chambre d'ailleurs, que ça va être conclu au mois de mai.

**M. Garon:** Très bien, on va attendre les lettres du ministre. On a le document qu'on va analyser.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le programme 1 est terminé?

M. **Garon:** Non, non, il n'est pas terminé. J'aimerais savoir maintenant, concernant l'achat des avions du service aérien.

M. Elkas: On n'est pas dans le bon pro-

gramme.

M. Garon: Hein? L'achat des avions pour le service aérien.

M. Elkas: Dans quel programme êtes-vous,
M. le député de Lévis. là. pour nous situer?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On n'était pas dans le programme

1, en passant.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. C'était dans le programme 5. Je m'excuse.

 $\begin{tabular}{lll} \textbf{M. Garon:} & C'est & ça. & C'est & dans & le & programme 5. \end{tabular}$ 

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le programme 5.

#### Achat d'avions

Garon: Le gouvernement s'apprête acheter deux avions pour assurer le service de aérien gouvernemental. Ces avions transport seront achetés au coût d'environ 6 400 000 \$. Le premier avion, 2 600 000 \$, est un Piper Cheyenne 400 de 5 places qui servira à déplacer les ministres, dit-on, ce que nous rapportent les journaux. Le second est un Short Sherpa qui peut accueillir 26 passagers, recevoir 12 civières et transporter 5000 livres de marchandises. Ces deux avions sont à hélices. Le gouvernement procédera de plus à la transformation d'un de ses F-27 à des fins de transport ambulancier et à la vente d'un avion-ambulance acheté sous Duplessis qui ne serait plus opérationnel depuis l'an dernier et du "jet à Lesage", communément appelé ainsi.

"Il faut se demander pourquoi le gouvernement remplace un avion de 40 places par un avion de 5 places. C'est un peu surprenant. Selon ce qu'ont rapporté les journaux, le fonctionnement de ces deux appareils nécessite l'entreposage de pièces de rechange d'un montant équivalant à 30 % de leur valeur à neuf. L'origine de ces pièces est inconnue.

En juin 1990, le ministère a fait adopter le projet de loi 26, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports. Ce projet a institué le Fonds du service aérien gouvernemental. Ce Fonds a pour but le financement du coût des biens et des services du transport aérien fournis par le ministère des Transports. Alors, ce que j'aimerais demander au ministre, c'est s'il peut nous faire le point sur ce dossier et comment le ministère a procédé pour l'acquisition de ces appareils?

M. Elkas: Mme la Présidente, je remercie le député de Lévis pour la question, parce que j'aimerais d'ailleurs qu'on prenne l'occasion de corriger certaines mauvaises informations qui ont circulé sur le renouvellement de la flotte aérienne du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Québec opère un flotte minimale d'avions pour le transport de personnes, mais il fait appel au nolisement privé pour la grande majorité de ses besoins. Si on se réfère aux données de 1989-1990, le gouvernement a enregistré 831 heures de vol à bord de ses propres appareils, c'est-à-dire deux F-27 et le DC-3, et a nolisé - écoutez bien

ça - un total de 6288 heures auprès des entreprises privées de **nolisement**. Vous écoutez?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Oui? Bon. Tant mieux. Le ministère des Transports a accordé pour 8 200 000 \$ de contrats de nolisement à l'entreprise privée en 1989-1990. À cela s'ajoutent les milliers d'heures de surveillance des feux de forêt accordées à chaque année par le ministère des Forêts exclusivement à l'entreprise privée. pense que, contrairement à ce qui a été avancé par certains, le ministère est un grand client des entreprises de nolisement aérien. Un des F-27 de la flotte sera dorénavant utilisé presque exclusivement en remplacement soit du Challenger pour l'évacuation médicale ou de l'autre F-27 lorsque ceux-ci seront à l'entretien. Donc, nous remplaçons un gros appareil pouvant transporter une vingtaine de passagers par un appareil plus petit et beaucoup plus économique. Nous aurons donc besoin d'autant et même de plus de services de compagnies de nolisement.

Alors, autrement dit, on a une perte nette de deux avions. Il me semble que les compagnies qui ont fait ces sorties devraient se réjouir des gestes qu'on a posés. J'aimerais aussi ajouter que l'AQTA nous a fait des recommandations il n'y a pas longtemps.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: L'AQTA nous a fait des recommandations il n'y a pas longtemps, et puis, si on avait suivi leurs recommandations, ce n'est pas des contrats au-delà de 5 600 000 \$ pour l'achat de petits avions qu'on aurait encourus, mais c'est des réactés de l'ordre de 60 000 000 \$ qu'on aurait ajoutés à notre flotte. Alors, il me semble qu'on a considéré l'enveloppe budgétaire qu'on avait, une bonne gestion. Il y a toujours de la place pour le privé, et c'est justement la direction où on est allés. Mais de là à penser qu'on va tout donner au privé, il faut regarder les coûts-bénéfices, puis on démontre clairement que, dans certains cas, il faut avoir du service pour notre clientèle, si vous voulez, puis je crois, avec les données que je viens de vous donner, que c'est le minimum, c'est tenu au minimum.

- M. Garon: De quelle façon vous allez procéder pour l'achat de ces appareils-là selon les procédures gouvernementales? Est-ce qu'il y a eu des appels d'offres? Parce que c'est arrivé, bang! dans le journal, les appareils étaient achetés. Avez-vous procédé selon la procédure normale du gouvernement ou...
- M. Elkas: L'achat a été fait selon les besoins, et, comme on l'a mentionné, les Cheyenne, on ne les voit pas n'importe où. On a eu un bon prix dessus, et puis ça a été fait suivant une

décision du Conseil des ministres.

- M. Garon: Non, mais ce n'est pas ça que je veux dire. Parce que, quand on fait ça, normalement le monde le sait, parce qu'une décision du Conseil des ministres, c'est une affaire. Ça, le monde ne le sait pas. Mais, selon la formule d'achat du gouvernement habituelle, ça n'arrive pas comme un cheveu sur la soupe comme ça. Le monde est au courant. Dans les appareils, souvent on demande tel type d'appareil ou l'équivalent, etc. Mais est-ce que, dans ce cas-là, le ministre et son ministère ont suivi les procédures normales en cours au gouvernement pour l'achat de ces appareils? C'est ça que je demande, au fond.
- M. Elkas: Oui, on a suivi la norme, si vous voulez. Ce sont des contrats négociés, puis ça, ce n'est rien de nouveau, comme on me le mentionne.
- **M.** Garon: Est-ce que vous voulez dire que la procédure prévue à la réglementation dans un tel cas d'achat a été suivie entièrement par le ministère des Transports?
- M. Elkas: Je demanderais à M. Côté, qui est au service aérien, d'expliquer la technique, la façon dont...
- M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande.
- M. Elkas: ...pour des produits rares, surtout des produits qu'on ne retrouve pas sur la place n'importe quand. Alors, des Sherpa et des Cheyenne ne sont pas disponibles comme du pain puis du beurre chez Provigo.

M. Garon: Non, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Côté.

M. Elkas: M. Côté.

M. Côté (Denis): Oui. O.K. Pour le produit Cheyenne, il a été trouvé aux États-Unis. C'est l'avion qui était l'avion personnel de l'ancien président de la compagnie Cheyenne, qui va être acheté par une autre compagnie américaine. Cet avion-là, ça faisait un certain temps qu'il était sur le marché. Il était sur le marché à un prix supérieur, disons, à ce que le gouvernement a consenti à payer. Au début, il était offert à 2 700 000 \$, et le gouvernement, par une décision acquiescée par le Conseil du trésor, a acheté cet avion-là pour un montant de 2 350 000 \$.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça que je vous demande. Je vous demande si les procédures prévues aux réglementations pour l'achat d'un tel

appareil ont été suivies intégralement. C'est tout ce que je vous demande.

M. **Côté (Denis):** Vous voulez savoir la procédure...

M. Garon: Je ne veux pas savoir si vous l'avez acheté, je ne veux pas savoir si cet appareil-là... Il ne doit pas y avoir rien qu'un appareil comme ça. Il n'y a pas qu'un chien qui s'appelle Pataud puis il n'y a pas qu'un avion, j'imagine... Ce n'est pas le prototype unique au monde. Je veux savoir, quand vous avez acheté cet appareil, si vous avez suivi la réglementation du gouvernement prévue pour un tel achat d'appareil.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous n'avez eu aucune dérogation?

M. **Côté** (Denis): Il faut dire que oui. On a demandé au Conseil du trésor de procéder de la façon qu'on a procédé et ça a été acquiescé.

M. Garon: Qu'est-ce que vous avez demandé au Conseil du trésor?

M. Côté (Denis): Juste une seconde.

On a demandé au Conseil du trésor l'acquisition d'un Piper Cheyenne 400, décision du Conseil des ministres, et dans la justification on disait: À la suite de la décision du Conseil des ministres, le service aérien gouvernemental a entrepris des démarches pour trouver sur le marché un avion Piper Cheyenne 400. Ces démarches ont conduit à localiser l'avion recherché offert à un prix de vente de 2 720 000 \$ US. Des négociations ont permis de réduire ce prix à 2 350 000 \$.

En plus de ça, vu que c'était un C. T. d'achat, le directeur général des achats a dû être consulté, et la réponse du directeur général des achats a été: Le directeur général des achats considère qu'il ne doit pas signer le présent document, puisque la décision du Conseil des ministres charge le ministère des Transports de négocier les modalités d'acquisition de cet avion.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir une copie de la décision que vient de lire monsieur?

M. Elkas: C'est public. Oui.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut l'avoir immédiatement?

Une voix: Non, on va vérifier.

**M. Elkas:** On va aller en chercher une copie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'on peut faire une copie?

**M. Garon:** Est-ce que vous avez suivi la procédure normale ou si vous avez demandé de déroger à la procédure?

 $\begin{tabular}{lll} \textbf{M. Elkas:} & C'est & la & procédure & normale, & à & ce \\ que je sache. & \\ \end{tabular}$ 

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est la procédure normale qu'on a suivie.

**M. Garon:** Oui? C'est quoi que vous avez fait comme procédure normale que vous avez suivie?

M. Elkas: Ce n'est pas un appel d'offres qu'on a fait, là, hein? Moi, j'ai eu le mandat du Conseil des ministres de négocier ce contrat. Le ministère a reçu un mandat du Conseil des ministres de négocier.

**M. Garon:** Vous n'êtes pas allés en appel d'offres?

Des voix: Non.

**M.** Garon: En n'allant pas en appel d'offres, est-ce que vous ne dérogiez pas à la réglementation?

M. Elkas: Cet achat a été fait suivant des directives qu'on a reçues du Conseil du trésor et du Conseil des ministres. Ce n'est pas un achat normal comme tel, c'est une unité sur laquelle on avait l'oeil et elle répondait à nos besoins, alors elle a été négociée.

**M.** Garon: Dans un achat comme celui-là, quelle est la procédure normale à suivre par le ministère?

M. Elkas: Ça l'est, la procédure normale, quand il y a une unité qui est disponible, qu'elle répond à nos besoins et puis dont on veut négocier le montant. On est autorisés par le Conseil du trésor et le Conseil des ministres.

M. Garon: Quand vous dites que vous avez été autorisés par le Conseil du trésor, avez-vous été autorisés par le Conseil du trésor préalablement à l'achat ou postérieurement à l'achat?

M. Elkas: Préalablement.

M. Garon: Qu'est-ce que vous avez demandé au Conseil du trésor?

M. Elkas: Il est parti avec le papier, là.

- M. Garon: Vous devez le savoir par coeur.
- M. Elkas: II y a eu un mémoire, M. le député de Lévis, qu'on a déposé au Conseil des ministres pour le renouvellement de la flotte au complet. II est évident, selon notre capacité de payer, qu'il y a certaine étape qu'on a suivie. Dans le cas du Short Sherpa, il remplaçait le DC-3 qui a été scrapé l'an passé. Le Cheyenne remplace le Dash qui a été mis au rancart, et puis on nous a demandé de remplacer ces deux unités-là. Ça fait partie d'un mémoire qu'on avait déposé.

## La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

- **M. Garon:** Quand vous avez conclu les ententes pour l'achat du Cheyenne, est-ce que vous suiviez la procédure normale?
- M. Elkas: On avait été autorisés à en trouver un, parce que ce type d'avion répondait à notre demande, et puis on a fait nécessairement du shopping, si vous me permettez. On en a trouvé un puis on a négocié le meilleur prix.
- **M. Garon:** Quand le contrat a été alloué, est-ce que le contrat a été alloué de façon régulière?
- ${\bf M.}$  Elkas: Oui. Ça a été établi de la même façon.
- M. Garon: Est-ce que votre ministère a dû aller au comité des dérogations concernant ce contrat-là?
- M. Elkas: Non, parce que notre mandat était du Conseil du trésor et du Conseil des ministres pour aller le négocier.
  - M. Garon: Est-ce que le contrat est signé?
- **M. Elkas:** Mme la Présidente, si une dérogation avait été nécessaire, on aurait été avisés.
- M. Garon: Donc, vous pensez qu'il n'y avait pas de dérogation nécessaire pour l'achat que vous avez effectué auprès de la compagnie Thabet Aviation.
  - M. Elkas: Pas de ce comité-là, non.
- M. Garon: À ce moment-là, comment se fait-il que vous n'êtes pas allés en appel d'offres?
  - M. Elkas: Pardon?
- M. Garon: Comment se fait-il, à ce momentlà... Parce que l'autorisation du Conseil des ministres ne vous autorisait pas à contourner la procédure d'un appel d'offres.

- M. Elkas: Le Conseil du trésor nous a donné le mandat d'aller négocier.
- **M. Garon:** Est-ce que le Conseil des ministres vous autorisait a acquérir sans suivre la réglementation du gouvernement?
- **M.** Elkas: À aller négocier. On a été négocier.
- M. Garon: Est-ce que ç'en est rendu au point, au ministère des Transports, que la gestion est tellement curieuse qu'on ne sait plus quelles sont les règles gouvernementales à suivre pour l'achat de ces équipements-là?
- M. Elkas: Ah! soyez sérieux, M. le député de Lévis. Dans un cas particulier comme celui-ci, on a un produit qui n'est pas nécessairement neuf, et puis il est évident qu'il est de grand intérêt au gouvernement. Oui, on va le négocier, puis on suit les règles qui ont été déposées.
- La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le ministre. Pour l'information de M. le député de Lévis, on dépose le document ou une directive, un C.T. d'achat du Conseil du trésor pour le contrat en question, que vous discutez dans le moment.
- M. Garon: Si je lis bien ce qui est marqué, c'est daté du 12 mars 1991: Consulté, le directeur général des achats considère qu'il ne doit pas signer le présent document, puisque la décision 91-029 du Conseil des ministres charge le ministre des Transports de négocier les modalités d'acquisition de cet appareil.
  - M. Elkas: C'est ça qu'on vient de dire.
  - M. Garon: Non, non, non.
  - M. Elkas: Bien oui!
- **M. Garon:** Je vous ai demandé si vous aviez suivi les procédures d'achat. Je ne vois pas de dérogation là-dedans.
- M. Elkas: On vient de dire justement ça, puisque la décision 91-029 du Conseil des ministres charge le ministère des Transports de négocier les modalités d'acquisition de cet avion. Il me semble que c'est clair.
- M. Garon: Comment se fait-il que dans ce même document c'est marqué: Le 4 mars 1991, le fonds renouvelable du service des achats du gouvernement a effectué un dépôt de 50 000 \$ US auprès d'Insured Aircraft Title Service, 6449 South Denning, Oklahoma, USA, afin de retenir chez le vendeur, pour inspection jusqu'au 19 mars 1991, à minuit, l'avion Piper Cheyenne 400, numéro de série un tel, immatriculé N-5188, ce

soit acheté, à très court terme, par un autre acheteur qui s'apprêtait à le faire dans l'immédiat?

M. Elkas: Mme la Présidente, pur et simple, suite à la décision du Conseil des ministres, c'est

dépôt étant nécessaire pour empêcher que l'avion

M. Elkas: Mme la Présidente, pur et simple, suite à la décision du Conseil des ministres, c'est un dépôt qu'on a fait pour retenir l'avion. Ça faisait notre affaire puis on voulait s'assurer qu'on l'ait. Ça, c'est sept jours, une semaine avant qu'on ait eu l'autorisation. Alors, c'est un dépôt, simplement. Je pense que vous l'avez, là, c'est le 12 mars.

M. Garon: Mais c'est parce que, quand c'est supposé dépasser un certain montant, au gouvernement, à moins qu'on n'ait une autorisation spécifique, il doit y avoir au moins un appel d'offres, au moins sur invitation. Il doit y avoir un appel d'offres. De quelque nature que ce soit, il doit y avoir un appel d'offres. De quelle façon le ministre peut dire qu'il a suivi la procédure normale, alors qu'en l'occurrence, il n'y a pas eu d'appel d'offres?

M. Elkas: M. le député, je vais répéter encore une troisième fois: C'est un produit spécifique qui a été trouvé et on a été négocier.

M. **Garon:** Oui. Sauf que, dans la demande que vous avez, je vois ici: Autorisation d'un Piper Cheyenne 400. il ne doit pas y en avoir rien qu'un, de ça. Référence: décision du Conseil des ministres 91-029, acquisition d'un Piper Cheyenne 400. Un Piper, pas ce Piper-là, un Piper Cheyenne 400. Puis je vois: le 12 mars, date de demande d'autorisation qui a été signée

par le sous-ministre, M. Bard, et signée égale-

ment par le ministre des Transports, le 12 mars.

Dans le document c'est marqué: Octroi de la

commande - dans le document ici - réservé au

Service général des achats. Consulté, le directeur

général des achats considère qu'il ne doit pas

signer le présent document, puisque la décision

des

ministre des Transports de négocier les modalités

ministres charge le

du

cette affaire-là.

d'acquisition de cet avion.

Conseil

M. Elkas: Mme la Présidente, on a eu le mandat d'aller négocier un Piper Cheyenne 400. Il n'en pleut pas, de ces unités-là. Ce n'est pas à tous les jours qu'on peut en trouver. On a été assez chanceux d'en trouver un, qu'on a mis la main dessus. À ce prix-là, on a été très chanceux, puis on l'a négocié, ce prix-là. Je pense que les gros gagnants, c'est la société québécoise, les contribuables. Il répond exactement aux

La **Présidente (Mme Bélanger):** Ça va, M. le député de Lévis?

besoins du ministère. C'est ça, l'atout, dans toute

**M. Garon:** Bien, moi, je vais vous dire une chose. J'ai posé des questions, vous répondez de même. Voici, j'ai un document entre les mains, ici, daté du 20 mars 1991, signé par le ministre

des Approvisionnements et Services, Robert Dutil. Je vais le lire. **II** dit: "Dossier numéro 850-R-91-03-0205. Demandeur: ministère des Transports.

Montant de l'engagement: 42 000 \$ approximativement. Fournisseur: Thabet Aviation International. Fondement de la demande: article 89, paragraphe 3 du règlement sur les contrats de services du gouvernement. Objet autorisé: l'octroi d'un contrat sans recours à l'appel d'offres."

que tout était parfait.

veut

retenir

choisi.

pas

gnante gu'on

les

Je vais vous lire le document. Partie 1, les faits. "Le 20 février 1991, le Conseil des ministres autorisait, par la décision 91-029, le ministère des Transports à utiliser les services d'un courtier pour à la fois acquérir un avion Piper Cheyenne 400 et prendre en échange deux de ses anciens **réactés**, un C-FPQG et un C-FSEN. Le ministère des Transports adressait, à la fin de janvier, une demande au Conseil du trésor pour déroger aux directives obligeant à utiliser le mécanisme normal des dispositions des surplus en viqueur au gouvernement.

"D'une certaine manière, cette demande au Conseil du trésor est sans objet, compte tenu de la décision du Conseil des ministres. Cependant, les pièces accompagnant la demande révèlent une demande implicite de dérogation concernant la procédure utilisée pour obtenir les services du courtier chargé de vendre et d'acheter les avions visés. En effet, le ministère des Transports ne

d'offres, mais

Qui

d'un fournisseur qu'il

International.

ne peut comprendre les raisons

faire d'appel

services

Thabet Aviation

mars, que, dans les faits, le contrat est donné, puisque déjà le gouvernement a versé une option de 50 000 \$ visant l'acquisition d'un appareil."

Partie 2, l'analyse. Voici, ce qui est marqué ici, sous la signature de votre collègue. "La procédure prévue à la réglementation dans un cas semblable est tellement simple et peu contrai-

est, M. Paul-René Roy, directeur des contrats du

ministère des Transports, nous a confirmé, le 7

ayant conduit le ministère des Transports à y déroger. Il est suffisant, en effet, comme le prévoit l'alinéa 1 de l'article 25, de procéder à un appel d'offres sur invitation auprès de trois fournisseurs de son choix. Un blâme sévère doit donc être porté à l'endroit du ministère des Transports, tout en lui signalant qu'il devrait porter une attention particulière aux procédures d'allocation des contrats de son service aérien, qui n'en est pas à sa première incartade."

Ce n'est pas pour rien qu'on questionne la

gestion du ministère, vous savez.

"Cela posé, quelle est la meilleure solution?

Il serait difficile de demander au ministère des

Il serait difficile de demander au ministère des Transports de reprendre le processus conformément à la réglementation. On devrait, en effet, dédommager le fournisseur retenu pour le travail fait."

On ne parle pas là... Il dit que c'est même annulable.

si ce même fournisseur "De plus, invité, on en arriverait à une situation de concurrence déséquilibrée, puisque le travail déjà fait l'avantagerait indûment par rapport à ses concurrents. Enfin, ne pas l'inviter réglerait ce dernier problème, mais, en plus de créer une inéquité envers Thabet Aviation, qui a travaillé de bonne foi, nous nous priverions de la possibilité de faire affaire avec un des meilleurs fournisseurs dans son domaine. Reste donc à accepter d'entériner l'allocation du contrat à Thabet Aviation. Comme il s'agit d'un fournisseur bien qualifié, comme aussi tout permet de croire qu'il a oeuvré de bonne foi et sans être conscient que le contrat lui était alloué d'une manière irrégulière, la solution est acceptable dans les circonstances."

### (17 h 30)

Partie 3, Recommandations du comité des dérogations. "Le comité des dérogations recommande au ministre des Approvisionnements et avis favorable Services de donner un demande **du** ministère des Transports l'allocation d'un contrat à Thabet Aviation International. Le ministre devrait cependant blâmer le ministère des Transports pour avoir dérogé inutilement à la réglementation et lui demander d'apporter une attention particulière au processus d'allocation des contrats par son service aérien gouvernemental.

Partie 4, avis du ministre. "Le ministre entérine la recommandation du comité des dérogations et donne, en conséquence, un avis favorable à la demande présentée par le ministère des Transports. Fait à Québec ce 20 mars 1991. Signé: Le ministre des Approvisionnements et Services, Robert Dutil."

Trouvez-vous que c'est de même que doit fonctionner votre ministère?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Viger.

**M. Maciocia:** Oui, Mme la Présidente. Est-ce qu'on peut demander au député de Lévis le dépôt du document de façon qu'on puisse, tout le monde, le lire et l'avoir en main?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, voulez-vous déposer votre document?

**Une voix:** Qu'il veuille, qu'il ne veuille pas, l'article...

M. Maciocia: Il est obligé.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui.

- M. Garon: Oui, oui, je n'ai pas d'objection.
- **M. Maciocia:** Parfait. Voulez-vous faire faire des...
- La Présidente (Mme Bélanger): Parfait, on va faire des photocopies pour dépôt.
- M. **Garon:** Dites-vous toujours que votre contrat était régulier?
- M. Elkas: Vous allez comprendre, M. le député de Lévis, que je ne tomberai pas dans un piège que vous êtes en train de tendre. Ce que vous venez de déposer n'a rien à faire avec l'achat du Piper Cheyenne 400, absolument rien à faire avec celui-là. La critique qui vient de mon collègue le ministre est sur la vente de deux appareils HS-125. "Checkez" vos claques, la prochaine...
  - M. Garon: Bien non, écoutez, là.
  - M. Elkas: Non. non. non.
- **M. Garon:** La procédure prévue à la réglementation d'un cas semblable est tellement simple
- M. Elkas: Vous êtes prêt à faire... Mme la Présidente, permettez-moi.
- **M. Garon:** ...peu contraignante qu'on ne peut comprendre les raisons ayant conduit le ministère des Transports à y déroger.
- M. Elkas: Vous êtes prêt à faire des allégations gratuites, là...
  - M. Garon: Je vous dépose le document.
- M. Elkas: ...mais informez-vous donc avant de faire vos sorties.
- M. Garon: Écoutez, il est dit:  ${\rm II}$  lui suffisait...
- M. Elkas: Bien, vous avez manqué votre coup cette fois-ci puis vous avez le droit de rire.
  - M. Garon: Bien, je ne ris pas.
  - M. Elkas: Bien, oui, oui, oui.
- **M. Garon:** Je lis: **II** est suffisant, en effet, comme le prévoit l'alinéa 1 de l'article 25, de procéder à un appel d'offres sur invitation auprès de trois fournisseurs de son choix.
- M. Elkas: C'est des courtiers pour la vente de deux appareils. Il y en a seulement un qui

peut vendre dans ce domaine. Puis, oui, on a répondu au ministre. On lui a dit: Ça aurait été un faux appel d'offres, il y en a seulement un. On le savait d'avance. Ce n'est pas le même dossier.

- **M. Garon:** Bien, pourquoi vous parlez des 50 000 \$ d'option? C'est à ce contrat-là qu'on se réfère. Le contrat est **donné,** puisque déjà le gouvernement a versé une option de 50 000 \$ visant l'acquisition d'un appareil.
  - M. Elkas: Il faut les vendre, ceux-là.
- M. Garon: Bien non. II ne parle pas de ça, il parle de votre option d'achat.
- M. Elkas: Ça va me faire plaisir de vous donner une analyse au complet du dossier. On n'a rien à cacher. Mais vous avez mêlé les cartes dans votre intervention.
- M. Elkas: Ça n'a absolument rien à faire avec l'achat du Cheyenne.
- **M.** Garon: Depuis quand celui qui vend, c'est celui qui donne l'option de 50 000 \$ pour acquérir un appareil? Ça ne marche pas.
- M. Elkas: C'est deux choses complètement séparées.
- M. Garon: Bien non, c'est le document luimême que j'ai lu.
- **M. Elkas:** Oui, mais vous l'avez mal interprété, comme bien des choses, M. le député.
- M. Garon: Le document lui-même se réfère à... Et puis le C.T. se réfère à la même décision. Oui, oui!

C'est la même transaction, hein? C'est acquérir un avion et prendre en échange deux de ses anciens réactés. C'est la même transaction. Qu'est-ce que c'est ça, cette affaire-là?

**Une** voix: Voulez-vous attendre qu'on ait le document?

M. Garon: Pardon? Oui. Moi, je vois ce qui est marqué, là. On se réfère au même document, la décision du Conseil des ministres, la décision du Conseil du trésor, puis c'est les mêmes numéros.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez qu'on suspende, le temps d'attendre les documents, ou si... On va suspendre pour quelques instants.

(Reprise à 17 h 47)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Les membres de la commission ont reçu le mémoire et l'avis du Conseil du trésor. Alors, M. le ministre.

#### M. Elkas: J'avais conclu.

- La Présidente (Mme Bélanger): Vous aviez conclu. Alors, M. le député de Lévis.
- M. Garon: Alors, la note qu'on a ici, qu'on a déposée, "Mémoire et avis au Conseil du trésor", qui est signée par le ministre des Approvisionnements et Services, datée du 20 mars 1991, dit bien: "Le ministre entérine la recommandation du comité des dérogations et donne, en conséquence, un avis favorable à la demande présentée par le ministère des Transports...", dans laquelle il y a un blâme au ministère des Transports. J'ai posé des questions au ministre, puis il essaie de nous dire que faire des commentaires à ce sujet-là... Quelles sont ses explications? Vous voulez dire que le document n'est pas bon?
- M. Elkas: Comme j'ai expliqué d'ailleurs au ministre, comme je l'ai expliqué ici, il y a quelques minutes, on a mêlé les deux. Vous avez une tendance à mêler les deux. La critique qui a été apportée à la vente des deux unités de HS-125...
  - M. Garon: Qui ont été vendues à qui?
- M. Elkas: Elles ont été vendues à eux autres. Elles ne sont pas encore vendues, elles sont dans les mains du courtier. Il y a seulement un courtier dans la région qu'on connaît, là, qui a de l'expertise et qui connaît le marché.
  - M. Garon: Oui, allez-y, j'écoute.
- M. Elkas: Alors, c'est pour ça qu'on est allés chercher les services de ce courtier. Avoir été en appel d'offres, comme nous l'a mentionné le ministre Dutil, le résultat aurait été qu'il y aurait une personne qui aurait pu répondre à notre demande. C'est pour ça que la procédure de dérogation est là. Ça arrive, comme je suis sûr que c'est arrivé dans votre cas, quand vous étiez au gouvernement.
- **M.** Garon: Non, mais ce n'est pas ça, là. C'est que vous avez une réprimande très sévère...
- **M. Elkas:** Ça peut arriver qu'il y ait seulement une personne qui peut accomplir une tâche, alors on se sert de ses services.
  - M. Garon: Vous avez une réprimande très

(Suspension de la séance à 17 h 37)

sévère. Vous avez demandé une dérogation pour quoi? Vous avez l'air de nier ce qu'on vous a dit. Vous avez demandé une dérogation pour quoi?

M. Elkas: C'est bien normal, on a demandé une dérogation pour vendre deux unités. Il y a seulement un courtier.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il y a seulement un courtier dans ce domaine qui connaît le marché pour aller chercher le meilleur prix pour nous.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un ou deux contrats là-dedans?

M. Elkas: Un contrat.

M. Garon: Ben oui, mais c'est ce contrat-là dont on parle.

**M. Elkas:** Là, vous parlez, vous, de la réprimande...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...de M. Dutil qui touche la vente.

M. Garon: C'est pour l'achat parce que vous avez passé par...

M. Elkas: Touche la vente. Point.

M. Garon: L'achat et la vente. Je regrette, là.

M. Elkas: Non. Excuse. La vente. Point. Si M. Dutil a marqué "achat", il est en erreur, c'est "vente". Point.

M. Garon: Vous avez signé un contrat avec qui, vous?

M. Elkas: Avec le courtier.

M. Garon: Bon, bien, c'est ça.

M. Elkas: Pour vendre deux unités.

M. Garon: Pour faire quoi?

M. Elkas: Pour vendre deux unités.

M. Garon: Puis pour acheter. II n'achète pas. le courtier?

**M. Elkas:** Ce n'est pas lui qui achète. C'est le gouvernement qui a acheté.

M. Garon: De qui?

M. Elkas: Le vendeur peut prendre le courtier qu'il veut, ça ne nous regarde pas.

**M. Garon:** Non, mais vous avez acheté de qui, vous?

M. Elkas: Du propriétaire d'un avion.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Mr. and Mrs. Groever and C, Caria K. Harned, 247, Rimrock Drive, Durango, Colorado, Zip Code 81301, USA. Reference: Piper Cheyenne 400, number N518-B, serial number 42-5527039.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous pouvez trouver ca drôle, hein? Sauf que c'est le ministre Dutil. Vous pouvez bien considérer qu'il fait des affaires niaiseuses, peut-être, sauf que c'est lui qui dit que le ministère doit être blâmé sévèrement, tout en signalant qu'il devrait porter une attention particulière aux procédures d'allocation contrats de son service aérien, qui n'en est pas première incartade. Vous pouvez bien trouver ca drôle. Ce n'est pas pour rien que ce matin j'ai dit justement qu'au ministère la gestion était plus que défectueuse. Là, aujourd'hui, quand vous avez des dérogations puis que le ministre des Approvisionnements et Services vous blâme, vous trouvez ca drôle.

Vos appareils ne sont pas vendus, vous dites, hein? Bon. Comment se fait-il, à ce moment-là, que dans le document on dit: Comme il s'agit d'un fournisseur bien qualifié, comme aussi tout permet de croire qu'il a oeuvré de bonne foi et sans être conscient que le contrat lui était alloué d'une manière irrégulière... Quel contrat a été alloué d'une facon irrégulière?

M. **Elkas:** M. le député de Lévis, si on allait chercher un courtier qui n'avait aucune expertise dans ce milieu, les chances de vendre ces unités seraient beaucoup moindres que si on allait chercher un courtier qui a une expertise dans le milieu. **Il** me semble que c'est le gros bon sens.

M. **Garon:** Vous avez signé combien de contrats, actuellement? Vous dites: Un seul. Vous avez signé un contrat avec qui, dans toute cette affaire-là d'achat et de vente d'appareils?

**M. Elkas:** On a signé deux transactions très différentes, et puis on revient, là, concernant l'achat du Piper; ça a été fait avec Mr. and Mrs. Groever and C. et Caria K. **Harned**. **II** y a eu un courtier.

M. Garon: Pourquoi on dit que...

M. Elkas: Eux ont leur courtier sur l'achat,

là. On ne veut pas mêler les cartes.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Pour l'achat, c'est M. Charles Bockstahler. 79, Forest Road, Ashville, North

Carolina, USA.

M. Garon: Comment se fait-il qu'on dit: Le ministère des Transports ne veut pas faire d'appel d'offres mais plutôt retenir les services

d'un fournisseur qu'il a choisi, Thabet Aviation International?

M. Elkas: Pour la vente. Ça n'a rien à faire avec l'achat. Pour choisir un courtier pour la vente de deux appareils, deux HS-125, avec des pièces d'avion.

M. Garon: Alors, quand on dit: Qui plus est, Paul-René Roy, directeur des contrats au ministère des Transports, nous a confirmé le 7 mars que, dans les faits, le contrat est donné, puisque déjà le gouvernement a versé une option de 50 000 \$ visant l'acquisition d'un appareil...

M. Elkas: Là, vous mêlez les deux dossiers.

M. Garon: Ce n'est pas moi qui les mêle. C'est le document qui est là.

M. Elkas: Bien, c'est Approvisionnements et Services aussi qui les même. Coudon, il donne un avis; ça ne veut pas dire qu'il est correct dans son affaire.

M. Maciocia: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Viger.

M. Maciocia: ...pour éclairer seulement le député de Lévis, je crois qu'il n'est...

M. Garon: Oui, mais je demande des questions au ministre. Moi, je ne demande pas des questions au député de Viger.

M. Maciocia: Non, non, mais écoutez, il y a la partie 1...

M. Garon: Bien non.

M. Maciocia: Vous parlez de la partie 1, actuellement, puis après, vous tombez à la partie 2.

M. Garon: Oui, la partié 2, c'est l'anályse...

M. Maciocia: Oui, mais c'est deux choses différentes.

M. Garon: ...puis la partie 1, c'est les faits.

M. Maciocia: Mais c'est deux choses différentes.

M. Garon: Bien non, voyons! La partie 1, les faits, la partie 2, l'analyse, la partie 3, les conclusions.

M. Maciocia: Oui.

M. Garon: Recommandations du comité des dérogations. Alors, écoutez, votre niaiserie, là... Vous considérez, vous, que le blâme que vous fait subir votre collègue le ministre des Approvisionnements est sans objet?

M. Elkas: Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Garon: Vous avez dit quoi?

M. Elkas: Il nous a blâmés pour ne pas avoir été en appel d'offres pour aller chercher un courtier pour la vente de deux unités. Ça n'a rien à faire avec l'achat. Parce que ce n'est pas nous qui choisissons les courtiers. Le vendeur a choisi son courtier. Si vous me permettez, je pourrais vous répéter son nom. Mrs and Mr Groever and C. et Caria K. Harned de 247 Rimrock Drive, Durango, Colorado, ont choisi leur courtier pour la vente de leur Cheyenne, M. Charles Bockstahler, de 79 Forest Road, Ashville,

M. Garon: Mais est-ce que, vous, courtier était le même dans les deux cas?

Elkas: Non. On n'a pas besoin courtier dans l'achat. On achète directement de la personne, puis, eux autres, ils choisissent. J'ai nommé le courtier. Nous, on a choisi un courtier pour la vente de deux appareils HS-125 et les pièces associées.

M. Garon: Donc, vous avez deux contrats, un pour l'achat puis un pour la vente.

Une voix: Ah oui!

North Carolina, USA.

M. Garon: Bien, tantôt vous avez dit vous aviez rien qu'un contrat. Je vous l'ai demandé tantôt, et vous avez dit: On a fait rien qu'un contrat.

M. Elkas: Un contrat avec un courtier pour la vente.

M. Garon: Puis pour l'achat vous avez un autre...

M. Elkas: Un autre contrat pour l'achat avec le vendeur, directement.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir les copies de ces contrats?

- M. Elkas: Ils ne sont pas faits encore, la vente n'est pas faite.
  - M. Garon: Non, non, mais..
- M. Elkas: Aussitôt que ça arrive, on va vous le déposer.
  - M. Garon: ...le contrat avec votre courtier.
  - M. Elkas: ii n'est pas fait encore.
- M. Garon: Voyons! Le contrat avec votre courtier doit être fait!

**Une voix:** La décision est datée du 26 mars, le contrat n'est pas fait.

M. Garon: Le contrat a-t-il été alloué d'une manière irréqulière?

**Une voix:** Ce n'est pas la même chose, c'est mélangé.

- M. Garon: Thabet Aviation fait quoi làdedans?
- M. Elkas: II n'a rien à faire dans l'achat du Cheyenne. II a été choisi pour vendre deux unités, des HS-125, avec pièces d'avion associées.
- M. Garon: Il reste donc à accepter d'entériner l'allocation du contrat à Thabet Aviation. Lui, il est fait: Entériner l'allocation du contrat à Thabet Aviation. Comme il s'agit d'un fournisseur...
  - M. Côté (Denis): L'allocation.
  - M. Garon: Pardon?
  - La Présidente (Mme Bélanger): M. Côté.
- M. Côté (Denis): Avec Thabet Aviation, là, ça a été comme une entente de principe à l'effet qu'elle annoncerait dans les revues spécialisées et sur le marché potentiel la disposition de ces deux avions-là, de même que les pièces appropriées. La décision du Conseil du trésor avait autorisé simplement à la fin de mars qu'on puisse procéder. Mais lui, il a fait les annonces, puis dans les prochaines semaines le contrat va se signer avec lui. Mais son contrat avec lui, c'est simplement sur une commission qu'il va recevoir sur la vente. Point. Parce que la vente ne se fait pas par le courtier. Le courtier ne touche simplement qu'une commission; le produit de la vente revient au gouvernement. C'est le même principe qu'avec un agent d'immeubles.
- **M. Garon:** Votre contrat avec le courtier n'est pas encore signé.

- M. Côté (Denis): Non, mais quand l'autorisation du Conseil du trésor a été obtenue, lui, il a fait les démarches appropriées pour annoncer qu'il avait ces deux avions-là à vendre. Mais il n'y a pas eu de papi. r officiel signé par les personnes autorisées, en vertu des délégations pour signer le contrat. Il n'y en a pas là, en date d'aujourd'hui, de signé.
- **M. Garon:** Mais est-ce qu'il a mis les appareils en vente?
- **M. Côté (Denis):** Oui, il les a annoncés dans les revues spécialisées. Ce n'est pas des revues...
- **M. Garon: II** vend vos appareils et vous n'avez pas encore de contrat avec lui?
- M. Côté (Denis): Vous savez, dans le monde de l'aviation, c'est peut-être un monde un peu à part, mais bien souvent, tout marche et réside sur la confiance que les gens possèdent entre eux autres.
  - M. Garon: Ouais.
- M. Côté (Denis): La confiance qui réside, c'est que, bien souvent, on achète des morceaux ou des pièces, là, mais ça s'achète...
- M. Garon: Ça, c'est vrai quand les gens travaillent avec leur argent à eux, pas quand c'est l'argent public.
- M. Côté (Denis): Bien, en tous cas, lui, il a annoncé après l'autorisation du Conseil du trésor qu'on pouvait procéder de cette manière-là pour retenir ce courtier-là. Les annonces se sont effectuées après la décision du Conseil du trésor. La décision est venue le 26; je pense qu'il a annoncé dans les premiers jours d'avril dans les revues spécialisées. (18 heures)
- **M. Garon:** Mais pourquoi vous n'avez pas suivi la procédure?
- M. Côté (Denis): Suivre la procédure pour retenir le courtier pour vendre cette chose-là? Quelle procédure?
- M. Garon: La procédure que vous auriez dû suivre et que vous n'avez pas suivie.
- M. Elkas: On l'a mentionné d'ailleurs, Mme la Présidente. Encore une fois, on retrouve un courtier qui a une expérience, il connaît le marché de ces deux HS-125. On aurait été en appel d'offres, une personne aurait répondu. C'est pour ça que M. Dutil nous lance un blâme.
- **M. Garon:** Oui. Mais pourquoi vous ne l'avez pas fait selon la réglementation gouvernementale?

au fait.

fini.

M. Elkas: Parce qu'on savait...

M. Garon: Il n'v a pas rien qu'un courtier qui vend des avions.

M. Elkas: Il v en avait seulement un...

M. Garon: Ah non!

M. Elkas: Ça aurait été un faux appel d'offres.

M. Garon: Bien, j'imagine que, s'il y en avait rien qu'un, vous l'auriez invoqué, puis il aurait dit: Il ne pouvait pas faire autrement. Mais il ne dit pas ça. Il vous blâme de ne pas

avoir suivi la procédure. Donc, il devait y en avoir plus d'un.

M. Elkas: À Québec, il y en a seulement

M. Garon: Bien, Thabet Aviation Interna-

M. Elkas: À Québec.

tional, il est où?

M. Garon: Ce n'est pas parce qu'il y en a rien qu'un qu'on n'est pas obligé de suivre la procédure. Il vous dit ici qu'il pouvait la suivre d'une façon tellement simple: Il lui suffisait en effet, comme le prévoit l'alinéa 1 de l'article 25,

de procéder à un appel d'offres sur invitation auprès de trois fournisseurs de son choix. M. Elkas: Bien, trois fournisseurs, il y a

seulement un courtier dans ce domaine...

M. Garon: Puis?

M. Elkas:... puis il est au Québec.

M. Garon: Non, non! Il n'y en a pas rien... Il y en a peut-être rien qu'un...

M. Elkas: Ah, non, non! Vous dites: Non, non, non. Nommez-m'en d'autres. Vous êtes au courant de tous les dossiers, là...

M. Garon: Mais pourquoi il vous dit ça, s'il v en a rien qu'un?

M. Elkas: Non, non! Je vous demande, M. le député de Lévis...

M. Garon: Bien vovons!

M. Elkas: Bien oui!

M. Garon: Il y a une procédure, puis on vous blâme sévèrement de ne pas l'avoir suivie, puis vous, vous dites que vous n'étiez pas capable de la suivre. Donc, vous voulez dire que

le commentaire du ministre, c'est un commentaire niaiseux.

M. Elkas: Non, c'est parce qu'il n'était pas

M. Garon: Alors, vous étiez capable de la suivre, ou vous n'étiez pas capable de la suivre?

M. Elkas: Il n'était pas au fait, il ne savait pas qu'il y en avait seulement un. On lui a répondu dans ce sens.

**M.** Garon: Puis lui, il vous a blâmé pareil. Écoutez, ils disent: "Le ministre devrait cependant blâmer le ministère des Transports pour avoir dérogé inutilement à la réglementation et

lui demander d'apporter une attention particulière au processus d'allocation des contrats par son service aérien gouvernemental. " Non seulement vous n'avez pas l'intention de vous amender, vous n'avez pas le ferme propos, mais vous êtes en train de dire que vous avez bien fait. C'est ça que vous êtes en train de dire, actuellement. M. Elkas: Non, non, non. On a dit tout ce

qu'on avait à dire. Mme la Présidente, puis c'est

M. Garon: Ce n'est pas surprenant que votre ministère ait l'air de marcher comme une entreprise de broche à foin...

M. Elkas: Ouf! Oui...

des dépassements. M. Elkas: On va comparer, Mme la Présidente, les bilans de notre ministère à ceux du ministre qui était là dans votre temps.

**M.** Garon:... ce n'est pas surprenant, puis que le Vérificateur général dise que vous avez

M. Garon: Ah!

M. Elkas: Oui, bof! Vous n'avez pas fait grand-chose...

M. Garon: C'est facile.

M. Elkas:... vous avez empêché ces gens de travailler.

M. Garon: Ah oui, oui!

M. Elkas: Oui, oui. Le ministre, dans le temps... Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous ne savez même pas avec qui vous signez vos contrats, vous êtes en train... Vous êtes supposé d'écrire des lettres; en tout cas, on vous envoie au bonhomme. Vous ne

suivez pas les procédures, vous avez des dépassements faramineux, le Vérificateur général vous dit: Vos contrats de surveillance coûtent trop cher, vous **avez** trop de plans par rapport aux travaux que vous faites. Vous êtes blâmé de partout, puis vous vous en allez, **jovialiste**, comprenez-vous, comme, je suppose, Saddam Hussein, qui a l'air heureux malgré que ça meure de partout.

 $\dot{\mathbf{M}}$ . Elkas: Le dossier avance, par contre. Ha, ha, ha!

**M.** Garon: Ça ne marche pas. Votre affaire, ça ne marche pas. Que vous le vouliez ou non, c'est ca. la réalité.

Maintenant, pouvez-vous déposer le bilan du fonds aérien gouvernemental créé par l'adoption du projet de loi 26 pour l'année écoulée, la première année du fonds?

M. Elkas: M. Côté.

### La Présidente (Mme Bélanger): M. Côté.

- M. Côté (Denis): Un décret du Conseil des ministres a statué que le fonds du service aérien gouvernemental débutait ses opérations le 1er avril 1991. Toutefois, le décret de mise en opération, de même que le C.T. de mise en opération, n'est pas encore passé. Donc, tant que ces documents-là ne seront pas officialisés, on ne pourra pas déposer le bilan d'ouverture en date du 1er avril 1991, et le bilan d'ouverture du fermeture du fonds renouvelable du 31 mars 1991.
- M. Garon: Comme je vois qu'il est 18 h 5 et que je vois que je ne pourrai pas terminer sans donner une chance au député de Saguenay, qui m'avait demandé correctement d'ailleurs... Il a droit à des questions concernant les choses qui intéressent son coin, la Côte-Nord. Alors, Mme la Présidente, le député du Saguenay pourra poser des questions au président de la Société des traversiers, et puis, dépendamment de l'heure où il finira, je continuerai d'ici 18 h 30; autrement, bien, je recommencerai à 20 heures.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. M. le député de Saguenay.

- M. Maltais: Merci, M. le député de Lévis, pour cette aimable entente. Je vais demander au président de la Société des traversiers, M. le ministre, de venir se joindre à votre distinguée table.
- **M.** Garon: Mais je ne veux pas dire que j'ai fini concernant l'aérien et le **martime**, hein? Je ne veux pas le considérer comme terminé; parce que je pensais que ça irait plus vite que ça.

## Société des traversiers

**M. Maltais:** M. le ministre, dans un premier temps, pour vous faire un petit velours aujour-d'hui, j'aimerais vous féliciter concernant mes toilettes...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: C'est mon insistance.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: ...sur le quai de Baie-Comeau. En 1990 - vous vous souvenez des questions que je vous avais posées - vous avez fait installer des toilettes, puis c'était bien installé, sauf que vos fonctionnaires ont oublié de faire installer l'eau, une correction qu'ils ont faite au mois de février 1991. Mais ça, au gouvernement, il ne faut pas s'attendre à une vitesse... C'est bon même si ce n'est pas dans mon comté, c'est dans celui de mon collègue de Charlevoix; s'il avait été ici, il vous aurait félicité aussi, mais quoique, lui, il ne prend jamais le traversier, puis moi je le prends trois, quatre fois par semaine. Alors, dans un premier temps, j'aimerais vous féliciter parce que ma première demande là-dedans, ça remonte à 1983.

Le 1er juillet 1983, j'adressais une lettre à Michel Clair, ministre des Transports, qui m'avait répondu à cette époque qu'il prendrait ça en haute considération. Alors, sept ans plus tard, je vous remercie, vous l'avez fait. C'est une bonne accommodation pour les voyageurs, surtout pour les dames et les enfants qui ont un endroit pour aller faire pipi comme du monde.

À M. Gagnon j'aimerais, bien sûr, souhaiter la bienvenue puis espérer qu'il est en bonne santé. Le 1er septembre 1983, M. Gagnon, i'adressais une lettre au ministre des Transports du temps avec un télégramme des 29 maires de la Côte-Nord, de mon comté, pour demander que l'horaire des traversiers à Tadoussac, l'horaire des traversiers l'été, soit continué jusqu'au 31 décembre. M. Clair m'avait répondu en 1983 qu'il prendrait ça en haute considération, qu'il ferait une étude, puis qu'il me donnerait une réponse plus tard. Le 1er juillet 1984, à M. Clair j'adressais la même demande, que l'horaire d'été soit continué à partir du 15 septembre jusqu'au 31 décembre. Il m'a dit que son enquête n'était pas terminée, mais que, lorsque ça serait terminé, il me donnerait une réponse là-dessus.

Le 1er **juillet** 1985, on change de ministre, M. Tardif, même requête pour lui demander que l'horaire d'été soit prolongé du 15 septembre au 31 décembre. Alors M. Tardif prend bonne note de ma demande, et après une étude il me répondra. Le 22 décembre 1985, on répond qu'effectivement, il y a eu une baisse de clientèle entre le 1 er novembre et le 1 er décembre.

Le 1er juillet 1986, j'adresse la même

je diminuais.

j'imagine.

dit: J'espère que je vais être plus chanceux. Vous permettez, là, je vais changer de lettre, parce que mon dossier... M. Tardif, je lui avais adressé ça le 25 janvier 1985. Je m'excuse, je me suis

demande à mon collègue Marc-Yvan Côté. Là, j'ai

trompé. Puis la réponse que j'ai eue de Michel Champoux, c'était le 4 février 1985. Il répondait vite. Il n'a jamais rien fait, mais il répondait, par exemple. Ça allait bien. Bon. Lui m'avait

répondu, et je vais vous lire la lettre. "Il me fait plaisir de vous faire part que, suite à l'accroissement continu du nombre de véhicules et de passagers qui utilisent traversiers de Tadoussac, la Société des traversiers maintiendra, après le 15 septembre 1985, l'horaire qu'elle a adopté le 13 novembre 1984, c'est-à-dire un traversier 24 heures par jour. " Il venait de m'enlever un traversier, dans cette

Le 8 octobre 1986, j'adressais ça à M. Marc-Yvan Côté. Il m'a dit qu'il prenait bonne note de ma demande et qu'après consultation auprès des personnes concernées - j'imagine que ça devait être vous - il me ferait part, dans les meilleurs délais... Là, je suis rendu à 1986.

petite phrase-là. Alors, là, au lieu d'augmenter,

Le 1er juillet 1987, lettre adressée à Marc-Yvan Côté, parce que je demande toujours ça six mois d'avance, parce que ça ne va pas vite chez vous, hein? Ce n'est pas de votre faute, mais ça ne va pas vite. Il me répond que vous êtes en train de faire une étude là-dessus et qu'effectivement, il a constaté qu'il y avait un accroissement de transport, puis que normalement la cédule devrait être prolongée. Tout fier et tout heureux de ça, puis là, j'avais envoyé une résolution des 29 municipalités de mon comté. Je peux vous les déposer; si quelqu'un est intéressé de les avoir, elles sont ici.

1988 - on est rendu à 1988 - c'est toujours le 1er juillet que j'écris, j'ai ma réponse le 24 octobre. Là, il me dit qu'il n'y a qu'un navire en service le samedi et le dimanche. C'est vrai, je le prends, sauf que c'est là qu'il y a le plus de monde. Le lundi soir, ca peut toffer. Ils donnent un bon service entre le lundi et le vendredi, mais le samedi puis le dimanche ils enlèvent un service, sur vos recommandations,

En 1989, toujours au mois de juillet, j'ai écrit au ministre et je lui ai dit que le trafic augmentait, avec la construction de Reynolds à Baie-Comeau, avec la construction de Manic 5

PA, avec la construction de deux ou trois usines sur la Côte-Nord, avec l'arrivée de deux nouvelles scieries qui sortent environ 250 000 mètres cubes chacune de copeaux annuellement, ce qui fait un demi-million de mètres cubes de copeaux. Alors, le ministre me répond que ça a bien du bon sens, mon affaire, mais qu'ils vont étudier

ca, à la Société des traversiers, puis qu'ils vont donner une réponse. J'attends. J'attends toujours. Mais là, je continue à envoyer des résolutions et je continue à envoyer des bebelles.

Là, je continue, parce que j'arrive, vous êtes nommé, là. Il y a une élection, vous êtes nommé ministre. Je vais passer à vous dans quelques minutes. Là, j'étais rendu à 1989.

Bon, j'arrive. Le 1er juillet 1990, toujours 1er juillet - M. le député de Lévis ne m'accusera certainement pas de fêter la fête du Canada - je vous demande encore la même chose, puis là, je vous demande, parce que je trouve que ça n'a pas de bon sens, et l'achalandage continue, la saison touristique est prolongée... Mais là, vous, vous êtes le seul qui m'a accordé 15 jours de plus. Là, vous m'écrivez en date du 5 décembre pour me dire que, selon la recommandation que la Société des traversiers vous a faite, vous avez rallongé le service d'été du 7 novembre au 12 novembre 1990. J'ai gagné trois jours. (18 h 15)

Là, je vous informe que le 1er juillet 1991 je vais vous envoyer une lettre encore pour vous

demander que le service d'été accordé à la Société des traversiers à Tadoussac soit prolongé jusqu'au 31 décembre. Je vais enlever mes lunettes parce que je commence à avoir mon cristal de voyage. Là, je m'en vais vous dire une chose. Je ne sais pas de quelle façon vous faites vos études, mais je vais vous prendre une pension à Tadoussac pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, puis, si vous en arrivez aux mêmes conclusions après, je reviendrai ici puis je vous présenterai mes excuses. J'ai mon maudit voyage, M. Gagnon, de prêcher dans le désert. Puis les municipalités de mon comté, les citovens...

Voyez-vous, nous autres, on n'est pas comme à Lévis. À Lévis, il y a deux ponts pour venir à Québec. Le bateau a beau couler, les gens vont pouvoir venir à Québec pareil. Je comprends que ça va les rallonger. Mais nous autres, là, quand tu attends une heure, une heure et demie, là... Vous, vous n'attendez jamais, vous ne la prenez pas, la Société des traversiers. Il n'y en a pas, à Tadoussac, ou très peu. Moi, je commence à être tanné. Il doit y

avoir quelqu'un, dans votre "batinche" de Société... S'il ne sait pas compter, envoyez-moi-le, je vais les compter avec lui. J'ai rencontré les directeurs régionaux de la Société, ils ont dit: Ça n'a pas de bon sens. Je ne sais pas de quelle façon vous faites vos statistiques, mais vous allez venir les faire avec moi. Parce que, quand il y a 10, 12 vannes de copeaux sur le bateau, il n'y a plus de place pour les automobiles. Quand il y a huit, neuf vannes de pitoune sur le bateau, il n'y a plus un "crisse" de char qui veut embarquer, puis vous savez pourquoi. Parce que, avec la mer, il y en a qui ont déjà versé sur des automobiles, puis j'étais là et ce n'était pas beau, entre parenthèses. Heureusement, ça n'a pas tombé sur moi, le bon Dieu m'aime encore. Mais les autres madames qui ont eu ça sur le

top, elles n'étalent pas contentes.

Je ne sais pas ce que vous attendez, je ne sais pas c'est quoi votre politique, mais j'aimerais que vous m'expliquiez ça. Après huit ans de demandes continuelles, je n'ai jamais de réponse ou j'ai une réponse dans le mois de **février**, quand ce n'est plus le temps d'en mettre. Moi, je demande que du 15 avril au 31 décembre - ce n'est pas si sorcier que ça - on **alt** le même service d'horaire d'été. Avez-vous bien compris ma demande, là? "C'est-u" en français? Voulez-vous que je vous la donne en **montagnais**?

Une voix: Envoyez donc!

M. Maltais: En juif, en n'importe quoi, mais, "chist" il y a quelqu'un qui doit comprendre chez vous. Moi, ça ne me rentre pas dans la tête, de commencer à expliquer ça, je n'ai pas fini, j'ai rien qu'effleuré le dossier.

M. le ministre, je vais permettre à M. Gagnon de répondre.

M. Gagnon (Jean-Yves): Tu as gagné trois jours en huit ans? C'est bon.

M. Maltais: En huit ans j'ai gagné trois jours. Remarquez bien que je n'ai pas travaillé pour rien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Non, non, mais continuez vos arguments, M. le député, et vous allez peut-être gagner un autre 15. Alors, je vais permettre à M. Gagnon de répondre, puis, si je ne suis pas satisfait, avec sa réponse, on ira en arbitrage. On va s'assurer qu'on...

M. Maltais: Elle a besoin d'être bonne.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gagnon.

**M. Maltais:** Allez-y, M. Gagnon, je vous écoute.

**M. Gagnon:** Alors M. le député, je vous remercie de poser la question. Je pense que c'est la deuxième fois que vous me la posez.

M. Maltais: Non, ça fait la huitième fois.

M. Gagnon: À moi, c'est la deuxième.

M. Maltais: Oui. Bien, écoutez, vous n'avez pas toujours été président là, non plus.

M. Gagnon: Effectivement, d'année en année, à Tadoussac, le trafic augmente. En fait, le trafic augmente depuis 1981, date de la mise en service des deux bateaux actuels, et, depuis ce temps-là, le trafic a augmenté d'à peu près 75 %. Alors, c'est une augmentation considérable,

à tel point, comme vous le savez, qu'on songe sérieusement, dans les prochaines années...

M. Maltais: Je vais revenir là-dessus.

M. Gagnon: ...si le gouvernement nous autorise, évidemment, à mettre un troisième bateau. Mais, pour le moment, on a deux bateaux. La politique qu'on a adoptée, à la Société, c'est d'allonger graduellement la saison d'été au fur et à mesure des besoins, et, effectivement, on l'a allongée, comme vous le savez...

M. Mettais: Trois jours.

**M.** Gagnon: Bien, on l'a allongée, on est rendus quand même...

M. Maltais: Du 15 septembre au 12 novembre

**M. Gagnon:** On est rendus au mois de novembre.

M. Maltais: Ça ne fait pas si long. Écoutez, en huit ans, là, ça fait cher la journée en "crisse"!

M. Gagnon: Nous, on garde des statistiques journalières, à la Société, et on les examine chaque année quand on prépare le budget. Si on considère que c'est justifié d'ajouter des traversées, évidemment on le fait, mais vous savez très bien que tout dépend de nos budgets, parce que c'est une traverse qui est complètement gratuite. Alors, comme la traverse est gratuite, chaqué fois qu'on ajoute des employés, évidemment il faut avoir des budgets pour les payer.

Alors, effectivement, on l'allonge. Et, cette année, j'ai spécifiquement donné une instruction au directeur local, à Tadoussac, je lui ai dit: Si la demande est là, gêne-toi pas, continue le service d'été aussi longtemps qu'il va y avoir de la demande. Et je sais, parce que j'ai vu les statistiques...

**M. Gagnon:** Oui, effectivement, c'est l'instruction qu'on lui a donnée.

M. Maltais: C'est beau.

M. Gagnon: Je sais qu'il a ajouté un grand nombre de traversées. Il n'a pas intégralement maintenu le service d'été, mais il a ajouté un grand nombre de traversées pour faire face à la demande, et je peux vous assurer que c'est la politique de la Société et c'est la politique qu'on va continuer à avoir, parce qu'on est bien conscients, comme vous, que c'est une traverse dont l'achalandage augmente. C'est celle qui

augmente le plus rapidement de toutes nos traverses, et on sait que, d'année en année, ca devient plus difficile. Évidemment, on a deux

bateaux, on donne un service aux 20 minutes; on ne peut pas faire plus, malheureusement, avec

deux bateaux, ca prend 20 minutes.

M. Maltais: Ça, on comprend ça. On n'est pas si gnochons qu'on en a l'air.

M. Gagnon: Non, je ne dis pas ça non plus.

M. Maltais: On comprend ça, que vous ne pouvez pas faire plus que toutes les 20 minutes.

**Gagnon:** Alors, on va continuer allonger l'horaire d'été au fur et à mesure des besoins et on va essayer d'obtenir les budgets pour le faire. Vous pouvez être assuré de ça, je veux vous le garantir.

M. Maltais: Combien ça coûte, à partir du 15 septembre à aller au 31 décembre, en supplément?

M. Gagnon: Ah! écoutez, je n'ai pas les chiffres malheureusement...

M. Maltais: Pouvez-vous me les envoyer?

M. Gagnon: Oui, sûrement, ce serait très facile de vous sortir ça...

M. Maltais: Puis moi, je vais aller voir M. le ministre avec ça, puis je vais aller voir le pape, s'il faut. Mais je suis écoeuré, mon cher monsieur, d'attendre. Moi, je prends quatre fois par semaine le traversier. Vous, vous avez peut-être passé deux fois depuis que vous êtes président, trois ou quatre fois, mais multipliez ça par 52 semaines ca fait des vous as

par 52 semaines, ça fait des voyages.

pas moyen. Il faut que tu la passes.

trois ou quatre traversiers l'autre bord.

Lundi soir, ce n'est quand même pas... C'est lundi soir, c'est un petit lundi bien tranquille, tu attends deux traversiers. Tu sais, tu es marabout un petit brin, au lieu de te coucher à 2 heures à Québec, tu te couches à 4 h 30 le matin. Croismoi que, si je t'avais rencontré dans le portail du numéro 6 le lendemain matin, tu aurais moins de cheveux sur la tête que tu n'en as là. Parce que c'est incompréhensible qu'en 1991, là où c'est la seule route... Je ne te dis pas, s'il y

Peut-être que cette année ou prochaine on devrait commencer l'horaire d'été le 1er avril pour aller au 31 décembre. Dans le temps des fêtes, vous ne venez jamais, là, vous. Je vais vous inviter chez nous, ciel! le 31 décembre, je vais faire un bon repas, de l'orignal, du saumon fumé, de la truite, tout le problème, à la condition que vous n'arriviez pas le lendemain matin, parce que vous allez attendre

avait moyen de faire autre chose, mais il n'y a

Ce que je veux vous indiquer, c'est que, si mon langage est cru, il n'est pas farfelu. Un bon matin, si je n'ai pas plus d'écoute que j'en ai eu là en huit ans, on va prendre les moyens pour

faire les correctifs, M. Gagnon, puis vous savez que, si je me décide à brasser la cage aux poules quelque part, il y a une place qui s'appelle le salon bleu pour les députés, puis c'est **là** que je

vais faire valoir mon point, puis je vous informe d'avance que je ne serai pas doux envers personne. C'est un avertissement que je vous donne, parce que, là, ça fait huit ans que je me fais niaiser. Excusez l'expression. Le seul qui m'a répondu favorablement, c'est M. Elkas, qui m'a donné 15 jours, 3 semaines de plus. C'est déjà

M. Elkas: Puis une toilette, des toilettes. Ha. ha. ha!

M. Maltais: Des toilettes, ça c'est beaucoup.

M. Gagnon: Écoutez, tout...

beau, je n'en croyais pas mes yeux!

M. Garon: Chauffées?

M. Maltais: Hein? Chauffées, mais j'ai eu l'eau rien que cette année, par exemple. Ca, l'eau, il faut...

M. Garon: Pas d'eau!

M. Maltais: Non. Ça a pris un...

M. Garon: Ils n'avaient pas d'eau pour commencer.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Maltais: Non. Ils ont été un an sans eau. Mais, là, j'ai de l'eau, cette année. C'est pour ça que le félicite. Tu sais, il faut être patient, dans la vie.

Bon. O.K. Ça, ça va là-dessus. Je n'en parlerai plus.

M. Gagnon: Ça va.

M. Maltais: Mais l'horaire, vous bien clair dans ce que je veux m'exprimer? Avez-vous bien compris? Voulez-vous répète ca?

Une voix: C'est parfait.

M. Maltais: C'est clair? C'est clair. Asteur, la question des traversiers. L'année passée, le ministre m'a dit ici: On va faire tout notre possible pour trouver un autre traversier pour aider la saison touristique, parce que l'été c'est le bordel. Ce n'est pas trois, c'est deux, puis trois heures, puis quatre heures d'attente. Vous avez dit aux journalistes de ma région que ce

n'était pas vrai que le ministre avait dit ça - j'ai l'article du **Plein Jour** qui date du mois de juillet 1990 - que vous n'aviez pas reçu l'ordre. Le ministre m'avait dit - j'ai les galées ici, je peux vous les déposer - il m'avait dit: On va faire tout notre possible pour rechercher un troisième bateau. J'ai dit au ministre: Écoute, tu vas faire ton possible, mais je ne suis pas sûr que tu vas en trouver, ça ne court pas les rues, les traversiers. À un moment donné, j'ai vu arriver le Lucien L. à Tadoussac.

Une voix: II vient du large?

- M. Maltais: Non. C'est un petit bateau de lac, je ne sais pas d'où ça vient, cette petite bebite-là.
  - M. Gagnon: Il vient de Sorel.
- M. Maltais: Ça vient de Sorel, ça marche avec un Johnson en arrière, encore.
  - M. Gagnon: Ça vient de Lucien Lachapelle.
- M. Maltais: Bon. J'ai dit: Voilà mon sauveur! Ils ont mis ça à l'eau à Tadoussac, le moteur n'était pas assez fort, le courant à la mer basse à Tadoussac, qui sort du Saguenay, était à 9,6 noeuds, puis votre vitesse de croisière sur le Lucien L est à 8 noeuds. Donc, il reculait au lieu d'avancer, le moteur ouvert au bout.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Maltais: Ça fait que je suis allé voir le gérant, c'est-à-dire M. Simard; j'ai dit: Qu'est-ce qu'on fait avec ça? II me dit: Si je peux l'attacher au quai, le p'tit "câlisse", il ne grouillera pas d'ici.

## Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: II est venu à bout de l'attacher au quai, mais il y avait du monde dessus. II ne faut pas rire de ça. Moi, je ne peux pas concevoir - moi, je suis pas ingénieur, je ne connais pas ça, les bateaux - qu'il y ait quelqu'un chez vous qui ait pris une décision aussi imbécile que ça d'envoyer ça chez nous. II n'a jamais été capable de... Bon, il a été deux semaines au quai, après ça il y a quelqu'un qui est venu le chercher. Je ne sais pas si c'est la finance ou le propriétaire, mais en tout cas.

Je sais que ce n'est pas facile de trouver un traversier adéquat, sécuritaire, avec de bons moteurs qui va combattre 9,6 noeuds à marée basse. Je sais que ça ne se trouve pas. Tout ce que je vous demande, c'est de faire un effort. Comme le ministre m'avait dit que vous dites si les journalistes vous appellent: Oui, le ministre m'a demandé d'en chercher un, mais j'ai de la

misère à en trouver. Puis moi je dis au monde, chaque fois que quelqu'un me demande: Pourraistu avoir un troisième traversier, oui, on pourrait en avoir un, mais es-tu capable d'en trouver un, toi? Moi, je ne suis pa.; capable d'en trouver, puis le ministre non plus. Vous non plus, ça n'a pas l'air que vous êtes capable d'en trouver, parce que ça ne pleut pas dans les rues. Il faut être conscient de ça. En faire bâtir un aujour-d'hui, c'est 20 000 000 \$, puis je ne suis pas sûr que M. Elkas a 20 000 000 \$, il a dépensé tout l'argent dans les avions.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Je ne suis pas sûr que vous allez en trouver. Mais ce que je veux au moins dire à la population, c'est que ie ministre des Transports est conscient qu'il y a un problème puis qu'on en cherche, un traversier, pour aider la saison touristique, mais que ce n'est pas facile à trouver. Le monde va comprendre ça. Encore là, on est bien humain. On a fait ça à Godbout. À Godbout, c'est plus facile, des traversiers en haute mer, c'est plus facile à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick d'en trouver. On comprend ça. Mais des traversiers à fond plat pour le Saguenay, ça ne pleut pas. Mais il doit y en avoir quelque part. En louer un, à un prix raisonnable qui ne mangera pas la province... Au moins chercher. Je ne vous demande même pas d'en trouver un. Voyez-vous comme je suis généreux? Mais au moins cherchez, "bongyeu"!

Une voix: Ils ont trouvé un avion.

- M. Maltais: Je sais que c'est rare, mais en tout cas je ne vous blâmerai pas si vous n'en trouvez pas.
- M. Gagnon: Est-ce que je peux vous répondre?
- **M. Maltais:** Mais je vais vous blâmer, ciel d'Afrique! si vous n'en cherchez pas! Ce n'est pas plus compliqué que ça.
  - M. Gagnon: M. le député...
  - La Présidente (Mme Bélanger): M. Gagnon.
- M. Gagnon: ...je peux vous répondre et je pense que j'ai la réponse à toutes vos questions.
  - M. Maltais: Bien, "baptême", dites-moi-la!
- M. Gagnon: Premièrement, vous savez qu'à Tadoussac, on a deux bateaux, deux bateaux identiques qui ont été construits en 1981 et qui donnent un excellent service en temps normal. On est tous conscients que l'été, depuis deux ou

trois ans surtout, on ne fournit pas à la demande. Alors, il y a trois ans, on a demandé au gouvernement, et j'ai rempli un mémoire au Conseil des ministres, qui a été signé par le ministre, qui est allé au Conseil du trésor... Le Conseil du trésor a refusé la demande de construire un troisième bateau pour Tadoussac parce que ça coûtait trop cher. Le chantier de Davie nous demande 22 000 000 \$ pour construire un traversier identique à ceux qu'on a actuellement à Tadoussac.

Alors, suite à ça, le ministre m'a demandé de voir si on pourrait trouver un bateau usagé sur le marché international. On a contacté tous les courtiers en bateaux, parce que, normalement, les bateaux, ça se vend comme des avions, par l'entremise de courtiers; alors, on a contacté tous les courtiers en bateaux et on leur a demandé si on pouvait en trouver, avec des spécifications pour le Saguenay, et on n'a absolument rien trouvé. Les bateaux du Saguenay, c'est trop spécialisé et ça ne se trouve pas sur le marché international. Alors, on a fait les efforts, d'une part, pour construire, d'autre part, pour trouver, et on n'en a pas trouvé.

En ce qui concerne le Lucien L, c'est le deuxième traversier de Sorel. C'est un bateau qui est en service sept mois par année à Sorel et c'est le seul bateau que la Société possède qui est en mesure de relever les bateaux de Tadoussac lorsqu'ils brisent ou bien lorsqu'ils vont en cale sèche. D'ailleurs, au moment où on se parle, aujourd'hui même, le Lucien L. est à Tadoussac et il est en service parce que...

, M. **Maltais:** Vous ne vous trompez pas avec le Pierre Saurel?

M. Gagnon: Non, le Pierre de Saurel a été vendu par la Société il y a six ans. Alors, c'est le Lucien L. Le Lucien L. est présentement à Tadoussac depuis une semaine et il sera là encore pour deux semaines, pendant que le Jos-Deschênes est en cale sèche aux Méchins, en Gaspésie, parce qu'il s'est brisé dans les glaces. C'est le seul bateau qu'on possède qui est en mesure de faire ce travail-là. C'est sûr que c'est un bateau qui n'est pas aussi puissant que les deux autres. Il n'a pas été construit pour Tadoussac, il a été construit pour Sorel.

M. Maltais: Mais il n'y a pas de courant.

M. Gagnon: Malheureusement, on n'en a pas d'autre. On ne peut pas en dessiner un, il n'y en a pas d'autre et on est obligés, chaque **fois** qu'on envoie un des bateaux de Tadoussac en cale sèche ou qu'il y en a un qui brise, de prendre le Lucien L. Et on va continuer parce qu'il n'y en a aucun, de nos autres bateaux, qui peut aller donner le service à Tadoussac, étant donné la forme des quais. Ça prend un bateau

qui est haut haut, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay, il va falloir attendre à 20 heures pour continuer la discussion.

#### M. Maltais: Oui.

M. Garon: Moi, ça ne me dérange pas, si vous voulez. Parce que le député m'a dit qu'il avait quelque chose à faire ce soir.

**M. Maltais:** Non, je vais revenir à 20 heures.

**M. Garon:** S'il veut avoir 10 minutes immédiatement, parce qu'on a du temps à reprendre, s'il veut continuer...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais là, quand même, le ministre a des rendez-vous à 18 h 30.

M. Maltais: Non. Je vais revenir à 20 heures parce que j'ai d'autres questions. Je n'ai pas fini.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 31)

(Reprise à 20 h 6)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Alors, nous étions à discuter du programme 5. Le député de Saguenay n'est pas ici, alors je pense qu'on va continuer sur le transport aérien.

M. Garon: Le transport aérien. Quel volet?

La Présidente (Mme Bélanger): Le programme 5.

**M. Garon:** Le programme **5.** Je vais plutôt passer à l'aérien.

La **Présidente (Mme** Bélanger): L'élément 1, 2, 3?

M. Garon: Non, le programme maritime.

La Présidente (Mme Bélanger): Le programme 1.

M. Garon: Oui. Parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): L'élément 1, programme 5.

## Transport maritime

## Garde côtière

Garon: Alors, concernant la garde côtière, les services de garde côtière, j'ai déjà posé des questions au ministre lors des engagements financiers. Est-ce que le ministre peut nous dire, là... Ce qu'on voit actuellement, c'est la dilapidation par le gouvernement fédéral de ce qui vient du Québec. Dans le domaine maritime, le gouvernement regarde ça comme un spectateur. On vient d'apprendre, par exemple, que le port de Québec vient de se faire siphonner 11 000 000 \$ par le gouvernement, des surplus accumulés par l'opération du port de Québec qui est supposé être une gestion à part. Puis là, bien, on vient de siphonner 11 000 000 \$. Pour les services de la garde côtière, on veut augmenter les tarifs de façon considérable. Après avoir liquidé les chemins de fer, après avoir liquidé l'aérien, là on est en train de liquider également le maritime. Le ministre est là; à un moment donné, tantôt, on ne l'appellera pas "M. le ministre des Transports", on va l'appeler "le liquidateur des transports au Québec". Parce que tout s'en va chez le diable, actuellement, et tout ça dans le domaine maritime.

J'aimerais savoir quelles sont les interventions énergiques que fait le ministre des Transports dans le domaine du transport maritime.

- M. Elkas: J'ai répondu à cette question en Chambre, à savoir que j'avais rencontré mon homologue, le ministre canadien des Transports, M. Doug Lewis. J'ai suivi par une lettre et puis des réunions poursuivies avec son ministère. Le sous-ministre a rencontré son sous-ministre. Tout ça, toutes ces belles choses-là et tout geste énergétique... énergique, je veux dire, a résulté dans...
- **M.** Garon: Ha, ha, ha! On va appeler l'Hydro.
- M. Elkas:... une déclaration qui a été faite par M. Doug Lewis il n'y a pas longtemps. Je pense que c'était le 14 mars 1991, je lis un article du General Commerce Staff sur le ministre Doug Lewis: The Canadian Tranport Minister Doug Lewis hinted strongly, Thursday, that the Federal Government may alter its proposed costs recovery plan for certain services to the transport industry. The Government wants to be reasonable and not to do things at the expense of the industry."

Ça démontre clairement... Puis, en plus de ça, j'ai rencontré mon homologue du gouvernement de l'Ontario. On a partagé aussi nos préoccupations, puis eux aussi partagent les nôtres, et on a fait envoyer le même message au ministre. Alors, les discussions se poursuivent, M. Lewis a été très réceptif à nos interventions; il

comprend, puis on regarde l'ensemble des projets. Il y a des études qui ont été faites, je sais, par un nommé Pierre Brochu, en...

M. Garon: Ça devait être une bonne étude.

Des voix: Ha. ha. ha!

- M. Elkas:... 1986-1987, qui ont été payées par le ministère des Transports. Alors, il y a des éléments dans ça, c'est sûr, dont on s'est servis pour argumenter notre point de vue, mais le message a été clairement passé, M. le député de Lévis, et puis je suis satisfait de la façon dont l'ensemble du dossier chemine.
- M. Garon: Mais vous dites que le ministre fédérai est gentil. Pendant ce temps-là, pour donner un exemple, il vide la caisse du port de Québec, 11 000 000 \$. Ça veut dire que ça, c'est être gentil à l'anglaise. Tu sais, tu as le sourire par en avant puis tu poignardes par en arrière. Alors, c'est comme aux Indes.

Pendant ce temps-là, bien, on nous siphonne les fonds qu'il y a ici, chez nous. Alors, on voit qu'aujourd'hui, on nomme un Bleu président du port de Québec pour ne pas qu'il chiale trop. Alors, ça va bien, tu sais. L'alliance Mulroney-Bourassa, qu'ils appellent ça, c'est que le Québécois se fait plumer pendant qu'on sourit.

Alors ici, dans la garde côtière, quelle assurance vous avez? Qu'est-ce qui va arriver? On ne sait pas quelle est votre prise de position. Vous dites: Ça va bien, mais on ne sait pas quelle est votre prise de position là-dedans. Vous avez dit après ça que les études d'impact de cette politique sont réalisées par celui qui veut les implanter. Au lieu que ça soit vos études d'impact à vous, vous avez demandé au fédéral de faire une étude d'impact.

Alors, c'est le fédéral qui veut organiser. C'est le fédéral qui vient chercher plus de 50 % de ses revenus au Québec, alors que ça coûte 20 % des frais d'opération de la garde côtière au Québec; c'est le fédéral qui veut charger seulement 2 % dans les Maritimes, alors que les frais d'opération de la garde côtière sont de 36 % dans les Maritimes. Puis c'est le fédéral qui vide la caisse du port de Québec de 11 000 000 \$. C'est le fédéral qui s'organise pour essayer d'encourager les bateaux à aller à Halifax, puis après ça de monter leurs conteneurs subventionnés à 75 % par le gouvernement fédéral. Puis c'est le fédéral qui envoie le grain à Vancouver subventionné à tour de bras. C'est le fédéral qui dépense 600 000 000 \$ pour Rogers Pass parce qu'il trouve que les trains ne passent pas assez vite là. C'est le fédéral qui donne 700 000 000 \$ de subventions à Terre-Neuve pour couper 1100 kilomètres de chemins de fer pendant qu'il en coupe la même quantité au Québec puis qu'il ne donne pas une cent. Ça va II y a un autre chef Boyardee à Ottawa, hein? Il y a rien que les nouilles qu'ils ont remplacées.

### Des voix: Ha, ha, ha!

- M. Garon: Ce n'est pas le même genre de nouilles; au lieu d'avoir des nouilles rouges, on a des nouilles bleues.
- M. Elkas: C'est la troisième fois que vous faites cette blague-là aujourd'hui.
- **M. Garon:** Bien oui, mais ce n'est pas une blaque.
- **M. Elkas:** C'est juste pour faire rappeler, tu sais, des fois que vous...
- M. Garon: C'est pour ça que je me demande si au moins aux prochaines élections on va être du même côté au fédéral. Il faut faire bloc.

### Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais ce que je veux dire, au fond, la garde côtière, c'est sérieux. C'est toute la question maritime, puis on ne vous sent pas là-dedans. Il me semble que vous devriez avoir vos propres études faites avec les gens du ministère, les gens du transport maritime québécois, les pilotes du Saint-Laurent. Les gens qui sont au Québec sont touchés par le secteur; tous ensemble dire: Les voici, les impacts, puis on fait un bloc - pas aux élections fédérales - mais un bloc pour qu'il y ait une politique maritime au Québec et qu'on ne dilapide pas le peu qu'il y a actuellement; au contraire, qu'on ait une politique pour faire en sorte que le secteur maritime soit davantage développé. C'est nous autres qui avons le fleuve Saint-Laurent. Ce n'est pas en c'est ici que ça peut se passer, à condition qu'on veuille faire quelque chose.

# La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, des commentaires?

- M. Elkas: Bien, coudon! on a été chercher la collaboration du fédéral pour travailler avec eux dans tous les aspects de ces études et c'est eux qui vont les parrainer parce que ça touche plus qu'une province. Ces gens-là se sont assurés de notre collaboration dans ces dossiers. On travaille avec leur ministère. En plus de ça, sur toute la question de la garde côtière, on l'a fait, le point, avec le ministre que, oui, le Vérificateur général avait fait des recommandations, et puis, avant qu'on aille couper des services ici au Québec, qu'on nettoie et qu'on regarde toute la question qui a été soulevée par le Vérificateur général.
  - Alors, il a pris avis de la position qu'on a

- eue. Il me semble qu'il y a eu des bonnes discussions, puis il y a quelque chose qui fonctionne. D'ailleurs, vous voyiez la réaction du ministre justement la semaine dernière. Alors, les choses changent; en se parlant, les choses s'améliorent.
- M. Garon: Maintenant, combien de personnes vous avez au ministère des Transports dans le secteur maritime? Je ne parle pas de la Société des traversiers, la traverse Québec-Lévis, mais je parle, dans le domaine maritime, du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent.
  - M. Elkas: 14.
  - M. Garon: Qui est en charge?
  - M. Elkas: Jacques Girard.
- M. Garon: Est-ce qu'il fait seulement ça ou s'il est affecté à autre chose?
- M. Girard (Jacques): Je suis directeur du transport maritime, aérien et ferroviaire.
- M. Garon: Les trois. Est-ce que les 14 personnes sont affectées aux trois?
- M. Girard: Non, non. Il y a trois services dans l'organisation. Il y a un Service du transport maritime avec 14 ou 15 personnes qui ne font que du transport maritime.
- M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des 15 personnes qui travaillent dans ce service-là, avec leurs qualifications?
- **M. Elkas:** Avec quoi? Pourquoi vous voulez avoir ça?
- M. Garon: Les 14 ou 15 personnes qui travaillent dans le secteur maritime au ministère des Transports, leurs qualifications et leur affectation. C'est dans le sens: est-ce que ce sont, par exemple, des ingénieurs, des économistes? Quelles sont leurs qualifications particulières et leur affectation?

#### Une voix: Le sexe?

- **M. Garon:** Non. Je n'ai pas demandé le sexe. Je ne considère pas que c'est une qualification.
- M. Elkas: Vous voulez avoir le nom de leur femme, de leurs enfants, de leurs grands-mères? Ça va s'arrêter où, ça, là?
  - M. Garon: Non, non, leurs qualifications.
- **M. Elkas:** Depuis quand? Mme la Présidente, est-ce qu'il est en droit de demander ces informations-là? Je ne sais pas, moi.

- M. Garon: Oui, oui. C'est public, ça. Les gens qui sont dans votre ministère, ce n'est pas un service secret, j'imagine. Alors, j'imagine qu'avoir le nom des personnes affectées...
- M. Elkas: Non, mais c'est pour quelles fins?

  Je peux demander la question? Vous allez juger
  ce monde-là sans même avoir travaillé avec ces
  gens-là?
- M. Garon: Non, non. Je veux savoir un peu combien vous avez de personnes affectées au secteur maritime.
- M. Elkas: Je vous vois venir, M. le député de Lévis. On va les prendre un par un, sans même les connaître; on va en faire une évaluation, de ces gens-là. Que ce soit bon ou pas bon, voir si...
- **M. Garon:** Non, non. C'est simplement pour évaluer l'importance que vous attachez à ce secteur-là. Pas pour blâmer les gens.
  - M. Elkas: Il y en a 14.
- M. Garon: C'est pour voir combien vous avez... On me dit 14 ou 15 personnes... Et leur affectation: je veux savoir s'ils travaillent sur les traversiez ou s'ils travaillent sur le transport maritime proprement dit, c'est-à-dire leurs qualifications et leur affectation.
- **M. Elkas:** Ces 14 personnes travaillent sur le transport maritime, et j'ai répondu une fois, madame, je réponds une deuxième fois. C'est ça.
- $\begin{tabular}{lll} {\bf M. & Garon:} & Est-ce & qu'on & peut & avoir & la & liste \\ de ces personnes-là... & \\ \end{tabular}$ 
  - M. Elkas: Non.
- $\begin{tabular}{lll} \textbf{M. Garon:} ... & avec & leurs & qualifications & et & leur \\ affectation? & & \\ \end{tabular}$ 
  - M. Elkas: Je ne sais pas pourquoi.
  - M. Garon: Pardon?
- **M. Elkas:** Je n'ai aucune raison pour laquelle je devrais dévoiler ces informations-là.
- M. Garon: Bien voyons! C'est public, ça. Il n'y a rien de caché là-dedans. Je ne vous demande rien d'anormal, là. Même en vertu des droits de la personne, j'ai le droit de demander ça.
- **M. Elkas:** On va vous donner le nombre de personnes puis leurs tâches...
  - M. Garon: C'est ca.

- M. Elkas:... mais pas nécessairement les noms.
  - M. Garon: Pardon?
  - M. Elkas: Pas nécessairement les noms.
  - M. Garon: Comment, pas les noms?
- **M. Elkas:** Bien, si vous voulez l'avoir, allez par la voie de l'information et vous aller l'avoir.
- **M.** Garon: Ah! je peux aller par la Commission d'accès à l'information, si vous voulez. Ça ne me fait rien.
- M. Elkas: Non, mais vous savez, si on était sûrs que vous pourriez vous servir de cet information d'une façon sans critiquer l'ensemble de l'industrie... Moi, ça ne me dérange pas que vous critiquiez, mais faites-le donc d'une façon objective. Mais d'aller sur la place publique puis commencer à descendre le monde, là, parce que vous dites: On va vous juger...
- **M.** Garon: Ha, ha, ha! Je n'ai jamais fait ca, moi.
- **M. Elkas:** Le député de Lévis... Non, vous n'avez jamais fait ça?
  - M. Garon: Non.
- **M.** Elkas: Ça fait un an et demi que je suis ici, et il a commencé à descendre les gens...
- M. Garon: Ce n'est pas pour critiquer les gens, c'est pour voir l'importance que vous attachez au secteur maritime, pour voir combien vous avez affecté de personnes à ce secteur-là et ce qu'elles font.
- M. Elkas: C'est tout simplement, M. le député, pour discréditer l'appareil.
  - M. Garon: Pardon?
- **M. Elkas:** C'est simplement pour discréditer l'appareil.
- M. Garon: Jamais. Au contraire, j'ai toujours valorisé l'appareil. J'ai toujours pensé que le ministre discréditait l'appareil en confiant toujours des jobs à l'extérieur du ministère plutôt que d'utiliser son service. Les ingénieurs qui font des grèves sont obligés de lui rappeler constamment qu'on ne leur confie pas les tâches qu'ils sont capables de faire. Moi, ce que j'ai compris, c'est qu'au contraire, le syndicat des ingénieurs a indiqué que le ministre ne les valorisait pas assez, ne leur faisait pas confiance.

- M. Elkas: Ca, c'est totalement faux.
- **M. Garon:** Bien, écoutez, c'est dit publiquement.
  - M. Elkas: Donnez-moi donc des exemples.
  - M. Garon: Bien, ils l'ont dit régulièrement.
  - M. Elkas: Sortez-moi des exemples.
- M. Garon: Ils l'ont dit régulièrement quand ils ont dit que... Je n'ai pas le communiqué avec moi.
  - M. Elkas: Qui et quand?
- M. Garon: Le syndicat a dit qu'on enlevait des tâches qu'on confiait à d'autres...
- M. Elkas: Quand? Quand, M. le député de Lévis? Quand?
- M. Garon: Je vous l'ai demandé dans les engagements financiers, je vous en ai déjà...
- M. Elkas: Je vous ai demandé: Quand ces gens-là ont fait ces commentaires-là?
- **M. Garon:** Ils l'ont fait au moment où ils ont indiqué que le pont de Saint-Romuald était dangereux.
  - M. Elkas: Qui?
- M. Garon: Ils vous ont dit que non seulement vous faites ça, mais que vous avez été obligé d'envoyer du monde pour mettre une limitation sur les charges sur le pont de Saint-Romuald, et vous avez été obligé d'indiquer que vous feriez 1 000 000 \$ de travaux. Une chance qu'ils l'ont dit.

Une voix: Ah! ce n'est pas vrai, ça.

- M. Elkas: Ce n'est pas vrai.
- **M. Garon:** Puis, à peu près à cette même époque-là, ils ont indiqué que le ministère n'utilisait pas assez les services des ingénieurs du ministère.

**Une voix:** On travaillait déjà sur les structures, à ce moment-là.

- M. Elkas: Non. Mme la Présidente, c'est justement la raison pour laquelle ça va me faire plaisir de soumettre le nombre de personnes par corps d'emploi. C'est ça, vous faites des sorties, là, non fondées: Ah! c'est parce que le syndicat m'a dit...
  - M. Garon: Non, non. Le syndicat vous l'a

dit

- **M. Elkas:** Non, non. Dites-moi des dates. Donnez-moi des dates, nommez les personnes.
- **M.** Garon: Je pourrai vous le donner. Je n'ai pas le communiqué avec moi, mais je peux vous le donner n'importe quand.
- **M. Elkas:** Vous avez l'organigramme, vous pouvez vous informer. D'ailleurs...
  - M. Garon: Bah!
- M. Elkas:... votre recherchiste a travaillé pour le ministère à contrat, il doit savoir les noms.

Des voix: Ha, ha, ha!

- M. Elkas: Puis on a bien payé, à part cela.
- M. Garon: Bon. Alors, ça ne me dérange pas, on aura d'autres tribunes, d'autres endroits pour indiquer l'importance que le ministre attache au secteur maritime.
- M. Elkas: C'est donc triste que vous regardiez... Ha, ha, ha! Quand on peut gagner des points... Reconnaissez-le donc, s'il vous plaît, M. le député de Lévis.
- **M. Garon:** Dans le domaine maritime, ça ne vous intéresse pas. Maintenant, concernant le plan de base...
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que vous continuez dans le transport maritime? Parce que M. le député de Saguenay...
- **M. Garon:** Je vais terminer le transport maritime pour passer à d'autres choses, parce que...
- La Présidente (Mme Bélanger):... aurait encore des questions.

Oui, mais là, avant de sortir du transport maritime, peut-être que M. le député de Saguenay pourrait finir son intervention d'avant le souper.

- M. Garon: Oui, s'il veut poser des questions.
- La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay.
- **M. Maltais:** Merci, Mme la Présidente. Alors, M. le ministre, est-ce que vous voulez rappeler à la barre votre président de la Société?

Des voix: À bord! Ha, ha, ha!

# Société des traversiers (suite)

- **M. Maltais:** M. le Président, Baie-Comeau, ça vous dit quelque chose? Présentement, on a fermé le débarcadère de Baie-Comeau pour la construction d'un quai...
  - M. Gagnon: II est rouvert...
- **M. Maltais:** C'est rouvert depuis, mais c'est rouvert pas...
  - M. Gagnon: Une semaine.
- **M. Maltais:** C'est rouvert, mais ça peut encore fermer, hein, pour des raisons...
  - M. Gagnon: Quatre jours.
- M. Maltais: Oui, des raisons administratives, là. Est-ce que l'entente que vous avez avec le gouvernement fédéral là-dessus, concernant le débarcadère... Parce que c'est une entente, vous êtes locataires de votre débarcadère à Baie-Comeau, hein?
- **M. Gagnon:** Ça appartient au fédéral, oui, c'est exact. Le quai et le débarcadère appartiennent au fédéral, mais c'est nous qui sommes les seuls utilisateurs.
- **M. Maltais:** Bon. Est-ce que vous avez une entente avec le gouvernement fédéral là-dessus? Comment ça fonctionne? Est-ce qu'ils vous chargent un loyer tant par mois? C'est quoi?
  - M. Gagnon: Non.
- **M. Maltais:** Non? C'est un service qu'il vous donne gratuitement?
  - M. Gagnon: Non. On ne paie pas de loyer.
- **M. Maltais:** Vous payez votre débarcadère puis votre entretien...
- **M. Gagnon:** On ne paie aucune charge au gouvernement fédéral pour ça.
- M. Maltais: Bon. O.K. Je vais revenir à ce débarcadère-là, parce que vous savez qu'on construit une route maritime à Baie-Comeau. Le ministre des Transports, d'ailleurs, a signé une entente de 6 500 000 \$ avec la ville. Le premier montant a été versé. La ville est en train de préparer la construction de cette route-là qui, définitivement, va être en marche dans les prochains jours, là. Mais est-ce qu'il y a eu une entente avec la ville, parce que le trafic va être détourné?
- Et je voudrais vous poser la question suivante. Est-ce que la **Société** des traversiers a approché la ville, parce que la route qui s'en va

au quai n'est pas une route nationale, c'est un chemin municipal? C'est encore un autre rare endroit au Québec où ce n'est pas un chemin provincial qui s'en va au quai, c'est une route qui appartient à la ville. La ville doit effectuer des travaux d'assainissement des eaux, doit effectuer la construction d'une route temporaire pour dévier le trafic et, bien sûr, tout le trafic qui va au quai, incluant vos clients.

Est-ce que vous avez rencontré la ville à ce sujet-là? Est-ce qu'il y a eu une espèce d'entente? Je sais que les gens de Sopor, que vous connaissez, sont venus me voir et sont venus rencontrer les autorités de la ville également parce que leur clientèle du traversier-rail va être détournée aussi par un autre chemin. Est-ce que, vous autres, vous avez eu des conversations avec la ville là-dessus? Est-ce que vous prévoyez les rencontrer? Est-ce que ça vous cause des problèmes?

- M. Gagnon: Ça devrait nous causer des problèmes temporairement, mais ce n'est pas la Société qui s'occupe des installations terrestres, c'est le ministère des Transports directement. Alors, s'il y a des négociations à avoir avec la ville, ce serait le ministère, à ce moment-là, qui ferait les négociations avec la ville et non pas la Société. Nous, on s'occupe juste du débarcadère.
- M. Maltais: O.K. Parce que je vous rappelle encore que c'est un endroit assez spécifique; c'est que la route n'appartient pas au ministère des Transports, elle appartient à la ville. Alors, je me posais la question si c'était le ministère des Transports ou vous qui alliez vous assurer que votre trafic va pouvoir trouver le quai et qu'il va pouvoir débarquer une fois qu'il va être arrivé au quai, aussi.
- M. **Gagnon:** C'est des discussions qu'on va avoir, nous, avec le ministère des Transports, et le ministère va négocier avec la ville selon les responsabilités de chacun.
- M. Maltais: Bon. J'aimerais ça, en tout cas, que, pendant la saison estivale, on n'arrive pas avec un bouchon et que ce soit tout "jammé" dans le coude, comme on dit par chez nous, là. Je vous préviens assez longtemps d'avance, on est au mois d'avril, et on va avoir des problèmes là cet été, incluant Sopor, incluant la Société des traversiers et incluant aussi les compagnies qui se servent du quai, Ontario Paper, Reynolds et Cargill... Pas Cargill, parce qu'ils ont leur propre quai, eux autres. Mais je voulais vous sensibiliser à ça.

Dans un deuxième point, le débarcadère de Godbout. Si je ne me trompe pas, le quai de Godbout vous appartient.

M. Gagnon: II appartient au gouvernement provincial.

**M. Maltais:** O.K., il appartient au gouvernement provincial. Le débarcadère aussi, hein?

M. Gagnon: Oui.

M. Maltais: Est-ce qu'il fonctionne bien, i n'y a pas de problème, tout est beau?

M. Gagnon: Très bien.

- **M. Maltais:** Bon. Est-ce que l'entente pour le deuxième traversier, comme on a eu l'an passé, à Godbout, pour la période estivale, c'est réglé?
- M. Gagnon: L'entente qu'on a pour l'été qui vient, c'est que le gouvernement nous a autorisés en décembre à faire l'acquisition d'un bateau, mais on n'a pas réussi à trouver encore un bateau usagé. Alors, ce qu'on a fait pour l'été qui vient, on a loué le même bateau que celui de l'été dernier. L'entente est faite avec Marine Atlantique, la société d'État fédérale, qui va nous louer le même bateau que l'été passé, aux mêmes conditions.
- **M. Maltais:** Entre parenthèses, c'est un très bon bateau qui donne un excellent service.
- M. Gagnon:  ${\it II}$  est beaucoup trop gros, malheureusement, c'est son défaut.
- **M. Maltais:** Bien, moi, je ne le trouve pas trop gros. Vous autres, vous le trouvez trop gros, mais... Parce que, quand il ne reste pas de monde sur le quai, moi, je le trouve parfait.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Maltais: Ce n'est pas un bateau, là... Je ne dis pas, pour 12 mois par année, c'est vrai qu'il serait trop gros.

M. Gagnon: Non.

M. Maltais: Mais pour la période touristique, c'est extraordinaire ce que ça désengorge la circulation entre les deux rives, parce qu'on sait qu'il y en a beaucoup. Moi, je le trouve parfait. Vous autres, vous le trouvez trop gros, mais, si on en avait un plus petit, il nous resterait peut-être 25, 30 voitures sur le quai. Là, il en manque peut-être bien 25, 30 sur le "boat", mais il n'y en a plus qui attendent sur le quai. Moi, je le trouve parfait.

M. Gagnon: En tout cas.

M. Maltais: Deuxième point...

M. Garon: Il les trouve tous trop gros, il trouve trop gros les nôtres aussi, à Lévis. Il veut les rapetisser. Ha, ha, ha!

M. Maltais: Changement de propos, à Lévis, étant donné qu'ils ont deux ponts, eux autres, pour traverser sur la rive sud, vous ne pourriez pas en prendre un là, lui mettre de bons moteurs et nous l'envoyer à Tadoussac? Un, ce serait suffisant, puisque...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: ...ils n'auront plus le droit de traverser les automobiles tantôt.

Des voix: Ha, ha, ha!

- **M. Garon:** Ouais... Mais comme chez nous, voyez-vous, juste pour **traverser** entre Québec et Lévis, ça prend des fois une heure, des fois une demi-heure, des fois une heure, bien, traverser chez vous, ça prendrait bien une journée.
- M. Maltais: Non, mais j'ai bien spécifié: On lui mettrait des moteurs avant de l'envoyer là. Ça ferait une solution, ça, cet été, temporaire.
- $\begin{tabular}{ll} \textbf{M. Gagnon:} & Pour cet \'et\'e, je pense qu'il faut l'oublier, l\`a, mais un jour peut-\^etre. \end{tabular}$

Une voix: Un geste de bonne camaraderie.

M. Maltais: Ça fait que je t'enverrai le Lucien L

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** Tu vas voir que tu ne le prendras pas.

O.K. **Ça** va pour...

- **M. Garon:** Si on les laissait faire, ils voudraient nous faire transporter en skis.
- M. Maltais: Maintenant, vous avez parlé tout à l'heure que vous aviez présenté au Conseil du trésor en 1987 ou 1988 un plan de construction de bateau. Les traversiers de Tadoussac, on sait qu'ils ne seront pas éternels, ils ont déjà 11 ans d'usure et ils usent vite, dans les glaces l'hiver surtout, parce que... Aussi, les moteurs, on sait qu'ils sautent de temps en temps, là. Est-ce qu'il y a une durée limite, que vous prévoyez sur ces petits bateaux-là? Les autres, ils avaient fait exactement 24 ans. Est-ce que vous prévoyez qu'ils vont faire aussi longtemps que ça?

M. Maltais: 25 ans.

M. Gagnon: ...à condition de les entretenir comme il faut. Il n'y a pas de raison pour qu'ils ne fassent pas 25 ans.

- M. Maltais: Maintenant, est-ce que vous allez revenir à la charge au Conseil du trésor, à un moment donné, pour demander l'autorisation d'en bâtir un troisième?
- M. Gagnon: Bien, au fur et à mesure que le trafic va augmenter, on n'aura pas le choix. Comme je vous ai dit tout à l'heure, on a 75 % d'augmentation depuis la construction des bateaux, mais il y a une limite.
- M. Maltais: M. Gagnon, vous allez convenir avec moi qu'un bateau comme ça, tu ne peux pas, d'après moi, avoir des délais de livraison avant 24 à 36 mois. C'est assez compliqué à bâtir. Est-ce qu'on ne pourrait pas se mettre à l'ouvrage, aujourd'hui, on est en 1991, puis peut-être bien qu'il serait prêt pour 1994?
  - M. Gagnon: Le Trésor nous a refusé...
- M. Maltais: Oui, mais si vous saviez combien on y va de fois avant de sortir quelque chose, nous autres.... Ce n'est pas parce qu'on y est allés une fois puis qu'ils ont dit non qu'on n'y retournera plus. Est-ce que vous prévoyez présenter, en 1992, par exemple soyons sérieux une demande nouvelle?
- M. Gagnon: On est actuellement à étudier un programme plus global pour la réaffectation de plusieurs bateaux. Si ce programme était approuvé par le gouvernement, on réglerait en même temps la situation à Tadoussac. Ça implique Québec, ça implique Tadoussac, ça implique Rivière-du-Loup. Mais le programme n'est pas encore approuvé par le gouvernement, alors on ne peut pas, pour le moment, savoir ce qu'il va arriver. Et, si ce programme ne fonctionne pas, bien, à ce moment-là, il n'y aura pas d'autre solution que de demander à nouveau un traversier neuf pour Tadoussac.

### M. Maltais: Maintenant...

- M. Garon: Quand vous parlez d'un programme plus global, il est rendu où, votre programme plus global? Et qu'est-ce que vous voulez faire avec les bateaux entre Québec et Lévis dans ce programme-là?
- **M. Gagnon:** Si le programme était approuvé, il y en a un qui s'en irait à **Rivière-du-Loup** puis l'autre s'en irait à Tadoussac. Si le programme était approuvé. Mais, pour le moment, il n'est pas approuvé.
  - M. Garon: Il est rendu où, le programme?
- M. Gagnon: II est en discussion à la Société et au ministère.
  - M. Garon: Est-ce que le ministre a signé?

M. Elkas: Le ministre s'est engagé à rencontrer et faire une présentation aux deux maires et leur équipe, et puis, ça, c'est planifié dans les semaines qui suivent. Ça, c'est suivant l'entente que j'avais avec vous, d'ailleurs...

### M. Garon: Pardon?

- M. Elkas: Suivant une entente que j'avais avec vous lorsqu'on a parlé de consulter le milieu. Les deux maires étaient très satisfaits de la réunion qu'ils ont eue avec nous à ce sujet. Alors, on a retiré, on a mis tout sur le rôle, sur le retenu, si vous voulez, puis on va les rencontrer, faire une présentation. On tirera les conclusions.
- **M.** Garon: Mais là, ils étaient satisfaits parce que vous avez dit que vous ne toucheriez pas au traversier pour le moment, sauf si c'était pour accepter de le faire utiliser davantage.
- M. Elkas: Non, on a dit que la prochaine fois qu'on était pour les rencontrer... Il y avait une présentation au complet, la même présentation, peut-être un résumé de ce qui a été présenté à tous les fonctionnaires impliqués dans ces dossiers sur les deux côtés de la rivière. À Lévis ainsi qu'à Québec, ces gens-là ont tous été informés.
- M. Garon: Vous m'aviez dit que vous accepteriez de rencontrer le syndicat des travailleurs du chantier, ce que je leur ai dit, d'ailleurs. Mais est-ce que vous avez fixé une rencontre?
- **M. Elkas:** Vous étiez supposé me donner leurs noms, puis je n'ai pas eu l'information.

Une voix: Oui, on l'a eue.

M. Garon: Oui, oui.

- M. Elkas: Je m'excuse. O.K. Vous l'avez passée. On est en train de planifier une rencontre, on m'avise.
- M. **Garon:** Avec le syndicat des travailleurs de la Société des traversiers, M. Luc Desjardins, président du syndicat.
- M. Elkas: Comme tous les autres intervenants qui sont intéressés au dossier. Puis n'oublions pas une chose, c'est que c'est important qu'on implique les sociétés de transport parce que, vous le savez, il faut faire du rabattement sur le service. Il est très important pour améliorer... Inutile de vous le dire, vous l'avez mentionné, que, des fois, le service ne se rabat pas aux heures qu'on devrait puis que ça n'encourage pas l'usager à prendre le service. Alors, on est là pour rendre un service, puis on va

s'assurer qu'on l'améliore.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay.

- M. Maltais: Tout à l'heure M. Gagnon on pourra s'alterner vous avez parlé que vous aviez une étude en cours qui prouvait que vous êtes en train d'étudier qu'il va y avoir besoin d'un troisième traversier. Comment vous faites ça, cette étude-là? Est-ce que c'est la Société qui fait ça ou vous donnez ça à une firme quelconque? C'est quoi, la méthodologie? Comment vous en arrivez à dire... Bien, j'imagine, comme tout le monde, qu'on prend les chiffres d'aujourd'hui, puis qu'on les extrapole dans 10 ans. On va dire: On aura peut-être besoin. C'est pue ça?
- M. Gagnon: Non, écoutez, ce qu'on fait pour le moment, c'est une étude interne, et on ne pense pas que ce soit nécessaire de donner des contrats pour ça, parce que, de toute façon, si on construisait un bateau, on en ferait un identique à ceux qu'on a actuellement parce que c'est des bateaux qui fonctionnent très bien. À ce moment-là, il suffit de regarder l'achalandage, et on compte toujours le nombre de personnes qui ne peuvent pas embarquer, on évalue le temps d'attente et, à un moment donné, bien, on va réussir à convaincre le Conseil du trésor.
- M. Maltais: Regardez, moi, je vais vous donner, M. Gagnon, une petite idée du... Prenez par exemple Daishowa qui coupait 680 000 mètres cubes de bois sur la Côte-Nord, dans la limite de Forestville. Aujourd'hui, elle n'en coupe presque plus. Elle transportait son bois par barges sur le Saint-Laurent. Vous savez, avec des remorqueurs, bon. Aujourd'hui, c'est Kruger qui a pris la place. Kruger, eux autres, au lieu de transporter le bois par barges, ils font une première transformation - on leur avait demandé dans l'allocation du CAAF de faire une première transformation - ce qui veut dire qu'ils ne transporteront pas de bois par barges, mais bien des copeaux. Alors, ils ont installé des écorceurs, ils ont installé des "crushers" de pitounes, comme ont dit. Alors, ils vont transporter 500 000 mètres cubes de copeaux. Je ne sais pas si vous le savez, mais ça en fait une et deux, cette affairelà. Ils ne feront pas tout ça cette année, ce n'est pas vrai. Cette année, ils vont commencer peut-être avec 180 000 mètres cubes, mais d'ici cinq ans, leur objectif, leur contrat d'approvisionnement, c'est ça. **IIs** n'ont pas d'autre approvisionnement ailleurs que là et ils vont le faire là. Scierie Forestville, qui n'existait pas, va transformer quelque chose comme 225 000 mètres cubes de bois de sciage et à peu près 220 000 mètres cubes de copeaux aussi qui s'en vont à la Donohue. Scierie Jacques Beaulieu

transformait 30 000 mètres cubes. ils vont transformer au-delà de 75 000 mètres cubes de bois de sciage et de copeaux qui s'en vont à la Donohue. Donc, ils prennent le traversier. Bon. Ça fait pas mal de... Je ne parle que des copeaux, c'est juste deux ou trois clients. Mais ce qui arrive, c'est que ces gens-là, dans le transport en vrac, ils engorgent. Ils engorgent, parce que si c'est bon pour 60 véhicules, des bateaux, ce n'est pas bon pour 60 vannes. Ça ne prend pas un curé pour démêler ça. Mais ce qui est important là-dedans, c'est: Dans votre étude, par exemple, prévoyez-vous un genre de service de traversiers pour le transport lourd? Peut-être que ce serait possible d'avoir un bateau, trop gros ailleurs, et qui ferait juste bien là pour le transport lourd.

M. Gagnon: On a étudié les différentes grosseurs de bateaux et on en est venus à la conclusion que la grosseur actuelle était la grosseur idéale, étant donné le temps de chargement, de déchargement et le temps de traversée. Plus gros que ça, c'est trop long à charger et à décharger.

### M. Maltais: Ah! C'est pas bête.

- M. Gagnon: Alors, on en est venus à la conclusion qu'un troisième bateau identique serait la meilleur solution. Vous avez raison, quand vous parlez des camions. On est rendus qu'on transporte, en moyenne, 8000 vannes par mois à Tadoussac.
- M. Maltais: Écoutez ça, M. le député de Lévis.
- M. Gagnon: Alors, c'est un volume absolument énorme et ça grossit d'année en année. Et c'est pour ça d'ailleurs que c'est engorgé à Tadoussac. C'est surtout les camions, beaucoup plus que les autos, et il va falloir régler le problème à un moment donné. On a commencé il y a trois ans à faire des recommandations et on se dit: On va revenir. On a de la patience, on va revenir.
- M. Maltais: Pendant que vous êtes témoin, pourriez-vous demander à M. Bard, le sous-ministre à côté, si vous êtes allé souvent aux traversiers de Baie-Sainte-Catherine, là où on a installé mes riches toilettes? Vous pourriez peut-être demander à M. Bard de dire que pour vos camionneurs, c'est drôlement dangereux d'aller prendre le traversier là. C'est dans le comté de Charlevoix, ce n'est pas chez nous. Ce n'est pas de mes affaires. C'est à Bradet à faire ça, mais il n'est pas ici. Quand est-ce qu'on prévoit faire la réfection? C'est vrai que ça coûte énormément cher, c'est dans le roc vif après la montagne du Saguenay, mais, mon Dieu Seigneur, que c'est une tuerie de passer là! II y a à peu près un

kilomètre et demi, mais ça n'a pas de bon sens, en 1991, de voir circuler les camions lourds làdedans. Ils se voient le numéro de licence à chaque fois qu'ils passent là. L'été, ça s'endure, mais l'hiver, c'est pas un cadeau. C'est tortueux et côteux. J'espère que le sous-ministre des Transports, lorsque mon collègue de Charlevoix va aller le voir, va lui accorder ça tout de suite.

M. le ministre, est-ce qu'il y a quelqu'un...
M. Gagnon, merci beaucoup. J'aurais besoin de quelqu'un de la Commission des transports. Est-ce qu'il y a quelqu'un de la Commission des transports ici? M. le député de Lévis vous n'avez pas fini, vous?

M. Garon: Non, je n'ai pas fini, moi.

M. Maltais: O.K., continuez avec, je vous le laisse.

M. Garon: Quand vous avez parlé d'un bateau pour lequel vous avez demandé de faire une construction, un bateau additionnel et le Trésor vous aurait refusé, vous avez dit: II y a trois ans, un an...

M. Gagnon: Il y a deux ans.

M. Garon: If y a deux ans. C'est lequel?

M. Gagnon: C'était un bateau identique à ceux de Tadoussac.

M. Garon: Pardon?

M. Gagnon: C'était un troisième bateau pour Tadoussac, identique à ceux qui sont là.

M. Garon: Qui ont été construits où?

M. Gagnon: Qui ont été construits tous les deux à Lauzon.

M. Garon: Si c'est des bateaux identiques, donc Lauzon a ces plans-là.

M. Gagnon: Oui.

**M.** Garon: Ce n'est pas long faire un bateau. C'est un bateau d'à peu près une vingtaine de millions, je suppose.

**M. Gagnon:** Bien, écoutez, les bateaux actuels ont **coûté** 5 000 000 \$ en 1981, et ils nous demandent 22 000 000 \$ pour en faire un pareil.

**M. Elkas:** Si vous voulez me permettre de lui demander la question. Qu'est-ce qui justifie une augmentation semblable?

M. Garon: La construction des bateaux a

beaucoup augmenté dans les dernières années.

M. Elkas: Vous vous basez sur quoi? 400 %?

M. Garon: Ah! Ce n'est pas pour ça, c'est parce qu'autour des années quatre-vingt, il ne s'en construisait quasiment pas de bateaux. Actuellement, le boom de la construction navale recommencé. Alors, il y a beaucoup de bateaux qui se sont faits à des prix très bas, parce qu'à ce moment-là, le prix du marché était très bas. D'ailleurs, si vous lisez sur la construction maritime, vous voyez que, depuis deux ans, le prix de la construction a augmenté. Toutes ces compagnies étaient déficitaires, à peu près partout dans le monde. Sauf que les gouverned'ailleurs subventionnent la construction navale. En Europe, la subvention est de 30 % à 35 %, avant la construction. En Corée, je ne sais les chiffres de l'année passée, mais, il y a deux ans, les chantiers navals en Corée ont perdu 630 000 000 \$, qui ont été compensés à la fin de l'année par les gouvernements, et ça équivaut à des subventions. Alors, il y a des subventions à l'étranger, il ne faut pas se conter d'histoires. Et dans le libre-échange avec les États-Unis, c'est les Américains qui ont demandé que la construction navale ne soit pas incluse dans le traité de libre-échange, parce qu'ils était compétitifs. On est compétitifs n'y a pas de subventions avec les États-Unis, il ne faut pas se faire d'illusions. Quand Lauzon a fait 12 plates-formes autour des années quatrevingt, à Lauzon, c'était en compétition avec tous les chantiers de l'Amérique du nord qui voulu soumissionner, et c'est nous autres qui avons eues. Alors, on est compétitifs. Mais là, les gens se font conter des sornettes au gouvernement, par des fonctionnaires, souvent, qui, je pense, ne connaissent pas ça beaucoup. Je vais vous dire, quand on a fait les plates-formes, là, les plates-formes, on les a faites en compétition avec tous les chantiers de l'Amérique du Nord qui ont voulu soumissionner, et c'est nous autres qui en avons fait le plus, à Lauzon. Alors, ce n'étaient pas des cadeaux que les Américains du Texas nous faisaient pour faire des plates-formes de forage, dont la plus petite coûtait, je pense, 75 000 000 \$. Ce n'est pas des affaires de bâtons de Popsicle, là. Et là, le gouvernement fédéral, il subventionne Hibernia pour en faire à Neuve, à tour de bras, avec un chantier maritime qui va être subventionné à partir d'un fonds fédéral de 300 000 000 \$, payé par le fédéral, et on va bâtir un chantier nouveau à Terre-Neuve alors qu'on en a fait fermer deux au Québec dans le domaine maritime. On en bâtit un avec l'argent fédéral et on dit: Vous devez demander un prix uniquement à Hibernia à Terre-Neuve; pour les autres, ce sera dans le monde entier. C'est ça la réalité, hein? C'est pour ça que. quand on parle de traitement, il n'y aucun fairplay dans la construction navale, actuellement au Canada. Alors, c'est la réalité.

Maintenant, je vais vous dire une chose: Mettez une soumission sur votre bateau à tous les chantiers d'Amérique du Nord, et pas de subvention à personne, vous allez voir, Lauzon, moi, ne j'ai pas peur. Pas de subvention à personne, tous les chantiers nord-américains dans les mêmes conditions, vous allez voir que c'est Lauzon qui va être le meilleur. Aucune crainte de ca.

#### M. Elkas: Mais...

- **M.** Garon: Donnez-les pas dans les Maritimes, ils vont en faire le quart, après ça, ils vont tomber en faillite.
- M. Elkas: Les salaires payés au Japon sontsemblables à ceux qui sont payés? C'est à peu près égal. Alors...

#### M. Garon: Pardon?

M. **Elkas:** Et quand je regarde le navire, le petit traversier qui nous intéressait ici pour Lévis, on parlait de 6 500 000 \$ US versus 16 000 000 \$ ici à Lévis...

#### M. Garon: D'abord, à...

- M. Elkas:... c'est deux fois et demie le prix,là. Je trouve ça pas mal fort.
- M. Garon: Non, non. 9 500 000 \$ US et 16 000 000 \$ ici... Pardon?
  - M. Elkas: 6 500 000 \$ US.
- **M. Garon:** Non, il n'y a pas de... Normalement...
- M. Elkas: Non. C'est les prix qu'on nous a soumis.
  - M. Garon: Qui vous a fait ces prix-là?
- M. **Gagnon:** Le prix de 6 500 000 \$, c'est les Japonais qui nous l'ont dit; et le prix de 16 000 000 \$, c'est les gens chez Davie qui nous l'ont donné.
- M. **Garon:** Avec les Japonais et le Québec, je n'ai jamais vu que... Moi, j'ai toujours entendu dire que le chantier Davie était en compétition avec les Japonais, je ne suis pas inquiet... Parce que les Japonais demandent... Les Coréens subventionnent, les Européens subventionnent, et les Japonais, ils paient un salaire horaire aussi élevé que nous autres
- **M. Elkas:** Deux fois et demie le prix, mais ça m'inquiète, moi.

- .M. Garon: Vous m'avez déjà dit ça, mais je ne suis pas sûr de ça.
- **M. Elkas:** Mais là, vous demandez au président, et il va vous le dire.
- **M.** Garon: Vous avez demandé des prix fermes sur des plans, des devis qui existent, là?

# M. Gagnon: À Davie?

- M. Garon: Aux deux endroits.
- M. Gagnon: Bien, écoutez, au Japon, les bateaux ont été construits en décembre. Ce n'est pas vieux, là, et ils ont coûté 6 500 000 \$, et chez Davie, on leur a donné ce qu'on avait comme information. On leur a dit: Pour en construire des pareils, ça coûterait combien? Et ils nous ont dit: 16 000 000 \$. Alors, c'est Davie qui nous l'a dit, là.

# M. Maltais: Peut-être que...

- M. Garon: Parce que ça m'étonne. Quand vous arrivez, par exemple, le contrat - comment il s'appelle - du traversier, là, Joe Smallwood, Ils n'ont même pas voulu aller en soumission, le fédéral, parce qu'ils savaient que, pour le premier, Davie était allé en soumission et il avait été le plus bas soumissionnaire. Le deuxième, ils ont voulu leur donner et, après ca, ils ont calculé - c'est pour ça d'ailleurs, qu'il y a eu une perte d'argent - un nombre d'heures incroyable de diminutions en disant: Bien, c'est le deuxième, vous allez peut-être être capables de le faire quasiment avec un nombre d'heures diminué considérablement, ce qui n'avait ni queue ni tête. et sans aucune indexation du montant pour plusieurs années après le premier. Aujourd'hui, moi, quand j'entends parler des soumis-sions qu'il y a, Davie est dans des conditions égales et concurrentielles. Mais moi, je suis étonné quand vous dites ça. Je sais que vous m'avez déjà dit ça, que c'est un bateau du Japon de 6 500 000 \$ US, et 16 000 000 \$ en dollars canadiens à Davie, pour le même bateau. Ça m'étonne. (20 h 45)
- **M. Elkas:** Est-ce qu'il y a eu d'autres endroits, aussi, où on pouvait avoir des prix?
- **M. Gagnon:** On n'a pas demandé des prix ailleurs. Mais il y a d'autres chantiers maritimes au Québec qui seraient capables de construire de petits bateaux comme ça, par contre, sûrement à moindres coûts.
- **M. Garon:** À 6 500 000 \$, c'est pas des gros bateaux.
  - M. Gagnon: Non, c'est ça.

- M. Garon: Mais, finalement, c'est ce bateau-là dont vous parlez, ou... Non, c'est vos bateaux plétonniers dont vous parlez, à 6 500 000 \$, là, ou 16 000 000 \$, indépendamment. Mais celui de Tadoussac, là?
- M. Gagnon: Celui-là, le problème, c'est qu'il n'y a aucun autre chantier au Québec qui est capable de le construire à part Davie. C'est trop gros pour les autres chantiers.
  - M. Garon: Mais c'est pas un problème.
- **M. Gagnon:** Mais je veux dire que ça fait qu'il n'y a pas de soumissions, donc il y a juste un prix: c'est 22 000 000 \$. On ne peut pas aller en soumissions, il n'y a pas d'autres chantiers.

Des voix: Ah! Ah! Ah! Dérogation.

M. Garon: Oui, mais qui est-ce qui s'est mis dans cette situation-là? Nous autres, on n'a jamais demandé de fermer le chantier de Sorel. On disait uniquement qu'on compétitionne un contre l'autre, au Québec, mais, pour des contrats étrangers, qu'on les fasse ensemble.

Maintenant, concernant l'avenir de la Société des traversiers - une des dernières questions que je voudrais poser **là-dessus** - est-ce que vous avez donné un échéancier aux maires ou si vous devez les rencontrer?

- M. Gagnon: Je suis censé les rencontrer soit le 7 ou le 9 mai prochain. J'attends une réponse de leur part pour qu'ils choisissent la date.
- M. Garon: Non, mais là, vous dites que le ministre n'a pas encore approuvé votre plan. Donc, vous ne pouvez pas les rencontrer s'il n'a pas approuvé votre plan.
- M. Elkas: Non, c'est pas ça, là. On a dit qu'on a un plan, mais qu'on va en discuter avec eux. C'est justement de ça dont on a discuté avec vous lorsqu'on vous a convoqué à notre bureau. Et, suivant notre rencontre avec vous, on a rencontré les deux maires.
- M. Garon: Bien, c'est moi qui vous avait demandé de les rencontrer.
- M. Elkas: On a discuté. On les a rencontrés, et ça a très bien été, et on a convenu qu'on ferait une présentation au complet aux deux municipalités.
  - M. Garon: Vous m'avez dit: Au début...
- M. Elkas: Et là, on m'avise que c'est le 7 mai, et ça nous convient.
- M. Garon: Mais est-ce que votre idée est déjà faite ou si elle n'est pas encore faite?

- M. Elkas: Disons qu'il y a une recommandation qui a été soumise par ces gens, la Société, et, comme je l'ai dit, je suis ouvert à des discussions avec les municipalités, et. dépendant du résultat qu'on va av ir de la réunion qu'on planifie avec ces gens, on va voir. Il est évident qu'on veut améliorer le service. Ça, c'est sûr. Et l'expérience des "seabus" ailleurs, en Amérique du Nord et en Europe, c'est un grand succès. Et c'est à peu près le temps qu'on regarde l'ensemble des services offerts ici...
  - M. Garon: Oui, mais, il n'y a pas de...
  - M. Elkas: ...en vue de les améliorer.
- M. Garon: ...de glace, là. En Europe, il n'y a pas de glace et, à Vancouver, il n'y a pas de glace. Ici, je ne sais pas si vous avez déjà regardé, devant le fleuve, à la vitesse où les glaces montent ou descendent, selon les marées, l'hiver...
- M. Elkas: C'est pas un problème, la glace. C'est pas un problème. Il y a de la glace ailleurs dans le monde, aussi, où ils ont le service de "seabus".
  - M. Garon: Je comprends mais... Oui, oui.
- M. Elkas: On construit en conséquence. C'est pour ça que ça nous coûte...
- M. Garon: Nommez-moi des endroits où les "seabus" opèrent avec de la glace comme il y a ici? Vous m'avez parlé de l'Europe. Il n'y a pas de glace en Europe. Vous m'avez parlé de Vancouver. Il n'y a pas de glace à Vancouver.
- M. Elkas: Mais il doit y en avoir dans le monde, des "seabus"...
  - M. Garon: Où?
  - M. Maltais: En Norvège.
  - M. Elkas: En Norvège.
- M. Garon: En Norvège, c'est pas comme ici, l'hiver. Non, non.
- M. Elkas: On construit les bateaux en conséquence.
- M. Garon: Le Gulf Stream arrive là. Aïe! je connais ça, là.
  - M. Elkas: On combat, on construit...
- M. Garon: Ils gardent même les saumons dans des réservoirs en hiver, en Norvège, dans les fjords, parce que le Gulf Stream passe. Alors, la glace n'apporte pas les saumons et, des cages,

si vous en mettiez dans la baie des Chaleurs, vous allez voir qu'il ne vous restera pas grand-chose au printemps.

- M. Elkas: Mais si on...
- **M. Garon:** C'est pas la même température. Qui vous fait conter des bateaux de même?
- **M. Elkas:** On va bâtir les bateaux en conséquence de 4a glace.
- **M. Garon:** Ici, la glace qui monte et qui descend dans le Saint-Laurent, c'est pas la même chose. C'est de la glace forte.
- M. Maltais: M. Gagnon, une petite information... Est-ce que vous n'êtes pas en négociation de convention collective, cette année, pour les employés de la Société? Aucun syndicat?
  - M. Gagnon: Aucun syndicat.
- M. Maltais: Ni ceux dans la cave, ni ceux d'en haut?
- **M. Gagnon:** Nous autres, on est toujours en même temps que le gouvernement. Dans le gouvernement, ça se termine à la fin de l'année...
- M. **Maltais:** Non, à Tadoussac, ils ne sont pas pareil.
- M. **Gagnon:** ...et il est question qu'on couvre tout en même temps.
  - M. Maltais: Ils ont été uniformisés, là?
  - M. Gagnon: Tout est uniformisé.
- M. Maltais: O.K. Alors, cette année il n'y a pas de conventions collectives qui sont échues, il n'y a pas de...
- M. **Gagnon:** II y en aurait si le gouvernement n'avait pas décidé de les prolonger d'un an. Alors, comme on est inclus dans cette prolongation-là, nous, on va être prolongés d'un an comme les autres.
- **M. Maltais:** Bon, ils n'ont pas de raison pour faire la grève cet été.
- M. Garon: Dans l'affaire des "seabus" dont vous parlez, parce que je sais que vous avez l'air à revenir là-dessus, pour parler du mois de mai, j'aimerais connaître un seul endroit au monde où il y a ces types de bateaux-là, où il y a le genre de glace qu'on a ici en face de Québec et de Lévis, l'hiver.
  - M. Elkas: On vient de m'aviser...

- M. Garon: Et avec les courants qu'il y a ici. Pas des courants...
- M. Elkas: Les bateaux vont être construits en conséquence. On prend en considération qu'on a de la glace et qu'il y a des courants.
- Là, peut-être que vous pourriez nous donnez les configurations du "seabus"?
- M. Gagnon: Bien, écoutez, ce n'est pas une question d'avoir de la glace ou non. C'est que si on veut donner un service de "seabus" dans un endroit où il y a de la glace, on met les moteurs plus forts et lès coques plus solides. C'est tout. Le bateau va coûter une couple de millions de plus qu'ailleurs, c'est sûr, mais ça se fait très bien. Je pense que peut-être le meilleur exemple que je peux vous donner, c'est qu'il y a des remorqueurs ici dans le fleuve qui se promènent tout l'hiver et qui tirent de gros bateaux, et ils ne restent pas pris, mais ils sont faits en conséquence. Alors, nous, on ferait les bateaux en conséquence, c'est tout.
- **M.** Garon: Oui, mais vous parlez de quel genre de bateaux, là? Vous parlez de bateaux de quelle longueur?
- **M. Gagnon:** Ah! À peu près 125, 130 pieds, selon les estimés préliminaires qu'on a.
  - M. Garon: Et quelle largeur?
  - **M. Gagnon:** Une quarantaine de pieds.
- M. Garon: Et ceux qui sont là, actuellement, qu'elle est la comparaison?
- M. Gagnon: Ça a, je pense, 210 par 60, si je ne me trompe pas.
- M. Garon: Bien, c'est quasiment des bateaux moitié plus petits, là. Et je vais vous dire une chose, il y a des fois que même ces bateaux-là partent vers l'île d'Orléans, hein? La marée, ici, est très forte, la glace est très forte. Et il y a des bateaux, parfois, même les gros bateaux qu'on voit, là, de gros bateaux pesants, qui sont mal pris ici, entre Québec et Lévis, ça arrive souvent. Mais c'est parce que vous me dites qu'il y a des "seabus" en Norvège. En Norvège, ce n'est pas le genre de glace qu'on a ici, hein? Même en Islande, je suis allé en Islande, c'est le climat tempéré comparé à nous autres.
- **M. Gagnon:** Ce qui se rapproche le plus, c'est sans doute la Finlande.
  - M. Garon: Oui.
- M. Gagnon: La Finlande a quelque chose de très semblable à nous autres.

#### M. Garon: Oui.

**M. Gagnon:** Mais, encore là, ils n'ont pas les courants qu'on a. Alors, écoutez, moi, je n'en connais pas de service identique.

#### M. Garon: Ah bon!

- M. Gagnon: Mais je vois fonctionner tous les remorqueurs ici en face, qui sont moins gros encore que ce qu'on veut faire construire, et ils ne restent pas pris dans la glace. Ils fonctionnent tout l'hiver. Alors, c'est tout simplement une étude technique à faire.
- M. Garon: Mais ce n'est pas plutôt que, dans le plan de la Société des traversiers, actuellement, ce que vous voulez faire, c'est envoyer les bateaux entre Québec et Lévis ailleurs? Ce n'est pas ça? Parce que vous avez fait allusion à un plan de réaffectation global. Ce n'est pas ça, votre plan, au fond, c'est de réaffecter les bateaux ailleurs?
- M. Gagnon: Absolument pas. Le plan, c'est de trouver une façon d'améliorer le service à Québec-Lévis et ça peut avoir cette conséquence-là, parce que les bateaux, on ne les mettra pas en vente, on va avoir des pinottes pour. Alors, à ce moment-là, on est mieux de les utiliser ailleurs, si on peut les utiliser ailleurs. Mais la vraie chose qu'on veut faire, c'est d'améliorer ce qu'on a à Québec, pour les piétons. C'est ça qu'on vise. Et on est convaincu que c'est une chose qui est possible.
- M. Maltais: Mol, j'aurais encore des questions, pas pour M. Gagnon, mais sur le transport maritime.
- M. Garon: En tout cas, on va attendre votre présentation, sauf qu'à date, je ne peux pas vous dire que la Société des traversiers pèche par un excès de dynamisme. On n'a pas ce sentiment-là, en tout cas. Et moi, les rapports que j'ai, c'est pour ça que j'ai écrit une lettre au ministre, concernant les représentations que m'ont faites les travailleurs, et je vais vous dire que je pense que le ministre devrait aussi rencontrer les pilotes qui disent que les bateaux sur le fleuve... Vous savez, dans la région de Québec, il y a beaucoup de pilotes de bateaux, ils connaissent ça, les pilotes. Moi, j'ai été élevé dans une municipalité où c'était plein de pilotes de bateaux. D'ailleurs, dans la région de Québec, il y a beaucoup de pilotes de bateaux. Ils vous disent que les bateaux qu'il y a actuellement entre Québec et Lévis, ils pourraient être opérés beaucoup plus efficacement qu'ils le sont. Je peux vous dire: Des gens qui connaissent ça, la navigation, là, pas des gens, comprenez-vous, qui marchent en raquettes, là, des gens qui connaissent la navigation, qui gagnent leur vie dans le

pilotage des bateaux. Ils me disent que les bateaux pourraient traverser beaucoup plus rapidement. Ils ne sont pas obligés de faire les grands détours qu'ils font là, comme s'ils essayaient toujours de vt.ifier la théorie d'Einstein que la courbe est plus courte que la droite et qu'ils se sentent obligés de faire de grands détours pour aller entre Québec et Lévis. Moi, les gens me disent: On pourrait traverser directement, et les bateaux seraient capables de le faire. Et les gens me disent que ces bateaux-là, actuellement, pourraient donner un service aux 20 minutes, alors que ce sont des bateaux qui sont dépréciés parce qu'ils ont été achetés il y a un certain nombre d'années. En tout cas, je vous ai écrit une lettre - vous devez l'avoir reçue - il y a quelques jours, après avoir rencontré les gens du syndicat, justement pour que, lors de votre rencontre, vous puissiez écouter les représentations qu'ils vous font. Parce qu'ils font de bonnes représentations, à mon avis. Et puis souvent, on a intérêt à écouter les travailleurs qui opèrent tous les jours pour voir comment ça marche. La Socitété des traversiers, je vais vous dire que j'ai eu à m'en plaindre à plusieurs reprises. Quand est arrivé "1534-1984", j'ai été obligé d'aller avec le ministre pour qu'ils prennent la peine de peinturer un peu leurs bateaux pour pas que ça ait l'air du diable en face de Québec

# M. Elkas: C'est le ministre qui a peinturé?

M. Garon: Non, le ministre est venu voir le bateau. J'ai dit: Au moins, à Québec, pour "1534-1984", qu'on n'ait pas l'air du diable avec des bateaux tout rouillés. Ça prenait un effort inoui pour faire peinturer les bateaux. Je n'ai pas le sentiment qu'à la direction de la Société des traversiers... J'ai le sentiment, des fois, qu'on est plus intéressé à liquider qu'à opérer de façon efficace. Je vous dis ce que je pense, là, et quelqu'un qui les voit... Le bateau, je le prend depuis que je suis petit gars, haut de même. J'aimais ça quand mon père me faisait prendre le bateau parce qu'il y avait un bon service de crème à glace à bord du bateau, dans le temps. Il n'y en a même plus aujourd'hui. Et dans ce temps-là, les bateaux - imaginez-vous quand j'étais petit gars, ça commence à faire quelques années - c'était aux 20 minutes. Là, on va dans le progrès par en avant, maintenant, c'est aux demi-heures et des fois aux heures. On ne peut pas dire que ça s'est amélioré, la Société des pas une que ça sest moins bon qu'il ne l'était autrefois. Il y avait des gens qui travaillaient à bord et qui donnaient des renseignements. Aujourd'hui c'est des machines. Et quand il arrive au quai et que vous avez mis votre trente-sous dans la machine, bien vous venez de perdre votre trente-sous. L'argent que vous avez mis dans la machine, s'il cogne un peu le quai. vous le perdez, parce que la machine, apparemment, absorbe mal les chocs du bateau sur le quai. Mais les gens ne sont pas très enthousiastes. Ce serait bon, peut-être, que quelqu'un de votre cabinet aille parler avec les gens qui prennent le bateau le matin - vous allez voir qu'il y a plusieurs centaines de personnes le matin qui traversent des deux côtés, pour ceux qui travaillent d'un bord ou de l'autre - pour voir ce que les gens pensent de la traverse.

M. Gagnon: Écoutez, on a fait un sondage dans l'étude Roche qui a été faite l'année passée. Il y a eu trois sondages en fait, mais il y en a un en particulier sur la satisfaction de la clientèle. C'est la firme IQOP qui a fait le sondage, et ils ont rarement vu un taux de satisfaction de la clientèle aussi élevé. Ils nous ont dit: On ne le croyait presque pas. Le taux de satisfaction de la clientèle pour les gens qui prennent le traversier dépassait 85 %. Mais ils ont aussi fait un sondage parmi les gens qui ne le prennent pas et ils leur ont demandé: Pourquoi vous ne le prenez pas? Et les gens ont répondu: Très simplement parce que c'est trop long pour nous autres, ce n'est pas commode.

M. Garon: C'est ça.

**M. Gagnon:** C'est ça la raison pour laquelle les gens ne le prennent pas.

M. Garon: C'est ça que je vous ai dit.

M. **Gagnon:** Alors, on ne changera pas ça.

**M. Garon:** Non, c'est ça que j'ai dit au ministre aussi.

**M. Maltais:** ...je vais te laisser Gagnon et je voudrais l'autre de la Commission des transports.

M. **Elkas:** Avec le petit bateau, on va se permettre d'offrir un service aux 20 minutes...

M. Garon: Oui. mais..

M. Elkas: ...et avec le petit bateau on va se permettre d'avoir un achalandage assez important. On va pouvoir faire du rabattement avec des autobus. Et c'est là que les gens vont commencer à s'en servir. On est là pour assurer un meilleur service, et puis là, on n'est pas trop réceptif aux offres qu'on fait. Ce n'est pas parce qu'un ministre de la région de Montréal, né à Sherbrooke, dont les parents viennent de Thetford et de la Beauce, vient faire des offres à des gens de Lévis que ce n'est pas bon.

M. Garon: Non.

**M.** Elkas: On est sérieux nous autres aussi pour offrir un bon service.

- M. Garon: Ce n'est pas ça, l'affaire. Mais les gens connaissent ça chez nous. Ils savent que le ministre peut prendre une décision, et, à un moment donné, il ne sera plus là et nous autres, on va être "pognés" avec l'affaire après. Alors, c'est ca que les gens savent.
- M. Elkas: Si c'était le cas, M. le député de Lévis, je n'aurais pas appelé pour venir me rencontrer pour en discuter. Je n'aurais pas offert aux municipalités de partager, de travailler avec eux, surtout au niveau des fonctionnaires. Et plus tard, on avait lancé une invitation aux deux maires. Un, malheureusement, n'était pas disponible, alors on a attendu qu'il revienne de vacances, et c'est là qu'on a eu notre rencontre.

Une voix:...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ce nouveau "seabus" va se traduire en métro sur l'eau.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, éventuellement, la solution, ça va être vraiment un métro. Vous l'avez dit à plusieurs reprises. Vous avez dit que vous feriez un symposium dans la région de Québec pour étudier le transport en commun de toute la région de Québec. Quand avez-vous l'intention de faire ça? (21 heures)

M. Elkas: Mais là, on est...

M. Garon: Ce serait mieux avant.

- M. Elkas: ...en train de... Non, non, mais il y a peut-être plusieurs intervenants et, comme je l'ai mentionné, on aurait aimé viser avant la fin de la session. Mais si on ne peut pas, on le fera cette année, ça, c'est sûr. Mais je ne peux pas vous donner de date au moment où je vous parle. On a commencé les démarches pour préparer notre symposium ici à Québec comme on l'a fait à Montréal.
- M. Garon: Mais il faudrait le faire dans un meilleur temps qu'à Montréal. À Montréal, ils l'ont boycotté.
- M. Elkas: Non, malheureusement... Les gens qui étaient là, c'étaient des gens, des experts du milieu. C'est malheureux qu'une couple de maires... Non, un président de la Société de transport de la CUM s'est engagé à boycotter, et, évidemment, les autres ont suivi. Mais ce qui est important, ça n'a pas créé de dommages pour le symposium. Ç'a donné, par contre, une expression libre à tous les intervenants qui étaient là. Je pense qu'on a beaucoup appris des suggestions qui nous ont été faites et puis des interventions

des gens des US qui y étaient aussi présents pour faire des présentations.

- M. Garon: Quand voulez-vous tenir ce symposlum-là sur l'avenir du transport en commun dans la grande région, c'est-à-dire les deux rives, et des transports Interrives?
- **M. Elkas:** Je ne peux pas vous donner de date. Comme je l'ai mentionné...
  - M. Garon: Mais à peu près.
- M. Elkas: ...il va falloir vérifier. J'ai dit: On le fera cette année. Ça, je me suis engagé à le faire cette année. Si on peut le faire avant la fin de la session, on le fera. Mais si on ne le fait pas, c'est sûr et certain qu'on ne le fera pas cet été. Mais il y en aura un et on va s'assurer que c'est fait avant la fin de l'année.
  - M. Garon: Avant la fin de l'année 1991?
  - M. Elkas: Définitivement.
- M. Garon: Avec des documents consultatifs, des documents pour faire état de la situation?
- **M. Elkas:** Tout ce qu'il faut pour faire un succès de ce symposium pour la grande région de Montréal qui va toucher...
  - M. Garon: La grande région de Montréal?
- **M.** Elkas: Québec et puis... On vient de **m'aviser** qu'on va fournir la crème glacée.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Garon: Trop tard.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est trop tard. C'est trop tard. Je n'ai plus touché à ça depuis un an et demi.

Des voix: Ha, ha, ha!

- La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay, M. le député de...
- M. Garon: Un instant. On va terminer làdessus parce qu'il me reste une question. À ce moment-là, vous ne prendrez pas de décision concernant le transport entre les deux rives avant que le symposium n'ait lieu?
- **M.** Elkas: Comme je l'ai mentionné, M. le député, aux maires, s'il y a des choses qu'on peut faire... Un symposium, on ne regarde pas simplement ce qui va arriver le lendemain. On planifie pour les années 2020. Il faut avoir une

vision sur les grands centres, comme Québec et Montréal.

M. Garon: 2020, c'est trop loin, ca.

M. Elkas: Pas nécessairement trop loin, non. II faut planifier pour l'avenir. Malheureusement, les grandes erreurs qui ont été faites dans les grands centres urbains, c'est qu'il n'y a jamais eu de plans. C'est sûr, on travaille pour et on prépare les schémas d'aménagement dans des grandes régions comme Québec et, sur ce plan, on vient attacher un plan de transport qui touche non seulement le transport de la sonne, mais aussi de la marchandise. Mais sans une intervention, un rapprochement et une volonté du milieu municipal pour créer une espèce de schéma, on ne peut pas vraiment greffer un plan global de transport sans ce schéma. Et ça, ça été vu ailleurs. C'est que les gens, l'intervenant des US a été assez clair que si on veut planifier pour l'avenir et préparer la ville de Québec et préparer aussi la grande région de Montréal, il va falloir agir de cette facon-là. Faire des choses à la mitaine, c'est très coûteux. Trop souvent, on investit dans les choses qui nous coûtent trop cher et on s'en aperçoit dans cinq ou six ans. On retire beaucoup de ces symposiums-là, on apprend. On ne veut pas réinventer la roue non plus. Il y a des expériences qui ont été vécues ailleurs. Vous le savez comme moi, il y a des volets aussi, du financement, des idées. Vous savez, on n'est pas les seuls qui ont des problèmes de financement. II y a d'autres villes en Amérique du Nord qui ont les mêmes problèmes, au niveau du routier, au niveau du transport en commun. On n'a pas le monopole sur ce problème-là. Mais c'est là qu'on peut s'asseoir et regarder l'ensemble, des modes de financement, suggérer des modes de transport. II y a toutes sortes de choses qui pourraient être suggérées, implantées, mais pas nécessairement du jour au lendemain, sur une période de temps. Une bonne gestion... Je vous dis que les deux maires, en plus de ça, ont été réceptifs à cette approche, très réceptifs, heureux d'entendre...

M. Garon: Vous savez qu'à Québec, pendant des années, entre Québec et Lévis, l'hiver, on n'avait pas besoin de bateaux. C'est uniquement pour permettre aux bateaux de se rendre jusqu'à Montréal que, maintenant, on a besoin de bateaux l'hiver, parce que, avant, on passait sur un pont de glace.

M. Elkas: Oui.

- M. Garon: Alors, le meilleur, c'était l'hiver. On pouvait passer sur un pont de glace entre Québec et Lévis.
  - M. Elkas: Qu'est-ce qui arrivait au dégel?

- M. Garon: Parce qu'on a ouvert le fleuve pour permettre aux bateaux de se rendre jusqu'à Montréal l'hiver, là, il n'y a plus de pont de glace. C'est pour rendre service à Montréal, au fond, qu'on a eu besoin d'un bateau, l'hiver. Le ministre, qui est de Montréal, devrait penser à ça.
- M. Elkas: Non, je m'excuse. Le ministre, il est résident de Montréal dans le moment, mais il réside aussi dans les Cantons-de-l'Est. C'est un gars de la région, pour vous corriger. Il a passé la moitié de sa vie dans les régions.
  - M. Maltais: Mme la Présidente...
- M. Garon: Alors, on peut dire que le ministre prend l'engagement ferme d'avoir un symposium sur le transport en commun et le transport interrive d'ici la fin de l'année 1991.
- **M.** Elkas: Oui, non seulement sur le transport en commun, mais sur tous les modes de transport: le transport des personnes et des marchandises aussi.

M. Garon: Oui.

Une voix: L'intermodal.

M. Elkas: L'intermodal.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay.

M. Maltais: Je ne sais pas si M. le député de Lévis a fini avec M. Gagnon. Moi, je vous remercie, M. Gagnon. Vos réponses m'ont satisfait. M. le ministre, j'aimerais avoir quelqu'un de la Commission des transports. Je sais qu'il y en a quelques-uns.

M. Elkas: Oui, M. Ferland est ici.

**M. Maltais:** C'est toujours dans le transport maritime. Ça a l'air fou, mais il faut tous les passer.

### Commission des transports

- **M. Elkas:** Mme la Présidente, je vous présente M. Maurice Ferland, président de la Commission des transports.
- **M.** Maltais: M. Ferland, bienvenue. M. le ministre, j'avise qu'après M. Ferland, je vais avoir besoin de M. Tremblay qui s'occupe des affaires autochtones au ministère des Transports. Je ne sais pas s'il est encore là, mais il était là cet après-midi. J'aime autant l'informer d'avance. M. Ferland, bonjour.
  - M. Ferland (Maurice): Bonjour.

#### Traverse de Trois-Pistoles

M. Maltais: Il me fait plaisir de vous rencontrer. La Commission des transports du Québec alloue aussi les permis de transport de traversiers privés, qui ne sont pas ceux de la société d'État. Dans mon comté, j'ai une espèce de traversier qui s'appelle Escoumins-Trois-Pistoles. Ça fait trois ans qu'il ne marche pas. On sait pourquoi, là. On sait pourquoi et on se demande pourquoi il ne marche pas encore. J'ai deux questions précises. Je sais que, présentement, il y a des audiences et que, sur ça, vous n'êtes pas obligé de me dévoiler les résultats. Je ne veux pas savoir de secret d'État.

M. Rioux, pour l'appeler par son nom, demande continuellement un permis de transport. Il n'effectue pas de transport, il n'effectue pas de traversier. Une fois qu'il a eu son permis, il est allé aux baleines faire de la compétition aux autres compagnies qui se spécialisent dans les visites aux baleines. Il n'y a pas moyen d'avoir de rapport financier dans son cas pour savoir si c'est rentable ou non. Ça marche tout au "cash" cette affaire-là, des tickets ou pas de ticket. Je vous dis ce qui se dit chez nous, là. S'il y a quelqu'un qui pense que je ne dis pas la vérité, il me le dira. Il y a eu une objection de la part de certaines sociétés nord-sud des deux villes, Escoumins, Trois-Pistoles. Il y a eu des demandes de permis par d'autres groupes. Comment, un jour, on va en arriver à régler ce cas-là une fois pour toutes et dire: On donne un permis à quelqu'un de responsable et, en te donnant ton permis, mon "chum", tu vas l'opérer la traverse, pas deux ans après, mais six mois après tu ne l'auras plus ou on ne te le donne pas si tu n'as pas démontré d'une façon fiable, correcte et honnête que tu es capable d'effectuer un traversier, en tenant compte que les quais et les accessoires qu'il y a là ne sont pas si forts qu'on pense. Est-ce qu'un jour la Commission des transports va arriver et va dire à M. X ou à M. Z qui aura le permis: Mon "chum", tu commences à opérer le 1er avril et tu finis le 15 octobre. Ça "va-tu" arriver un jour, ça, d'après vous?

- M. Ferland: M. le député, de mémoire, il y a quelques années qu'il n'y a pas de traversier à cette traverse-là.
  - M. Maltais: Trois ans.
- M. Ferland: Trois ans. On a eu au moins, à ma connaissance, une demande qui a été refusée parce qu'il n'avait pas les équipements nécessaires. Il n'avait pas de bâteau. Là, on a introduit une autre demande, parce que la Commission ne répond qu'aux demandes.
  - M. Maltais: C'est ça.
  - M. Ferland: Elle ne répond pas à d'autres

choses et elle ne fait pas de politique.

- M. Maltais: Je suis bien d'accord avec vous.
- **M. Ferland:** Les politiques des transports sont laissées au ministre.
- M. Maltais: Je suis bien d'accord avec vous, là
- M. Ferland: Il y a une demande qui a été introduite. Il y a des audiences qui ont été tenues. Je ne connais pas ce qui s'est passé aux audiences. Je sais qu'il y a beaucoup d'intervenants. Le milieu s'est concerté pour s'exprimer lors des auditions. Il y a aussi le ministère qui finance l'autre traverse à côté qui n'est pas tellement loin. Alors, notre rôle consiste... Et pour les membres, dans le moment, qui sont sur le point, je pense, de prendre en délibéré cette affaire-là, et sans présumer de ce qu'ils vont dire, ils ont à juger justement de la rentabilité pour octroyer le permis. S'il n'y a pas de rentabilité prouvée, ils ne peuvent quand même pas émettre un permis, ordonner l'émission d'un permis parce que l'État va être obligé, un jour ou l'autre, de s'en charger comme dans bien d'autres...
- **M. Maltais:** Oui, mais justement, c'est que le service de traversier qui existait entre Trois-Pistoles et Les Escoumins n'est pas un service reconnu par le ministère des Transports, par le gouvernement du Québec...

#### M. Ferland: Non.

M. Maltais:... comme service essentiel. On ne veut pas ça non plus. C'était un service à saveur touristique, reconnu dans la loi...

#### M. Ferland: Oui.

M. Maltais:... pour le tourisme. On ne veut pas non plus avoir un service permanent financé par... Ce n'est pas nécessaire. Le service touristique qui était donné dans le temps, il était, en tout cas, apprécié de la part des populations des deux rives, particulièrement des gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ça leur évitait de passer par Rivière-du-Loup. Passer deux traversiers pour en arriver à un troisième, tu sais, ca faisait trop d'attente aux portes. Alors, c'était un traversier aussi pour certaines marchandises très légères, entendons-nous, là, du lait, du fromage, ces bebelles-là. Ce n'était pas un service de traversier de vannes à tout casser. Mais c'est un service qui était apprécié des gens. La pagaille a pris jusqu'au jour où M. Rioux a vendu son bateau et a continué à demander son permis en donnant des photographies de bateau qui n'existait pas ou je ne sais pas trop où il avait pêché ça, mais il n'y avait pas pesonne qui pouvait

identifier ça. Finalement, ça a fait fâcher la population des deux côtés. Ce dont la population s'attend de la Commission des transports, c'est que, dans un délai raisonnable, elle donne une réponse claire, nette et précise et à celui... Peu importe, si c'est M. Rioux qui a le permis, moi, ie vais me soumettre à votre décision. Mais, "jouai vert", il va falloir qu'il le fasse le traversier. Qu'il n'arrive pas après en disant: Bon, là, ça me prendrait une subvention pour réparer mon bateau, pourriez-vous payer la moitié de mes assurances, le quai n'est pas assez profond à Trois-Pistoles. Le même chapelet que, depuis 25 ans, on entend. Il faudrait qu'avant d'accorder le permis à celui qui va l'avoir, on dise: Je te donne 15 jours, mon "chum", et tu commences à opérer, sinon ton permis va sauter. C'est ça que la population voudrait de la Commission des transports, que ce soit n'importe qui qui l'ait.

M. Ferland: L'assurance que je peux vous donner là-dessus c'est que, sans présumer de la décision qui va être rendue par les membres, la décision va être rendue rapidement, premièrement.

### M. Maltais: Ça, c'est parfait.

**M. Ferland:** Deuxièmement, le permis devra être exploité de la façon dont le permis sera accordé s'il y en a un qui est accordé.

#### M. Maltais: D'accord.

M. Ferland: Et à ce compte-là, il va certainement y avoir... Si le permis est accordé - parce que je peux douter de ça, il faut attendre que le banc se prononce, il est le seul à avoir entendu la preuve - c'est évident qu'il va y avoir des conditions rattachées à ça. Les premières conditions, évidemment, c'est le bateau et certification du fédéral, etc.

### M. Maltais: C'est ça.

- M. Ferland: Et aussi le devoir, les obligations qui sont rattachés au permis. Il arrive toujours une difficulté, vous savez, quand on donne un permis et qu'après ça, on essaye de le retirer, évidemment...
- M. Maltais: Oui, oui. Mais c'est justement, moi, mon intervention se veut pour prévenir, une fois que vous allez avoir accordé le permis, que les précautions auront été prises avant pour dire: M. X, t'as ton permis, voici, mais t'as 15 jours pour commencer. Il ne faudra pas, une fois qu'on aura accordé le permis, dire: Ecoutez là, M. Chose, à la Commission des transports, le quai de Trois-Pistoles n'est pas creusé. Il le sait d'avance qu'il n'est pas creusé. Qu'il ne vienne pas nous le dire après, "jouai vert". Qu'au débarcadère des Escoumins, il y a un petit côté

qui ne marche pas, on le sait, ça, nous autres, on le vit tous les jours. Qu'il ne vienne pas nous dire ça après. Qu'il ne vienne pas nous dire: Je n'ai pas trouvé mon bateau, le gars l'a vendu avant que je l'achète. Si ça arrive après, M. Ferland...

M. Ferland: On est bien conscient de ça.

M. Maltais: ...je vais aller vous rendre visite. Je vous remercie infiniment. Vous avez répondu précisément à mes questions. Si M. Garon a des questions...

La Présidente (Mme Bélanger): Avant, M. le député de Lotbinière aurait une question à poser.

**M. Camden:** O.K. Merci, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Parce que là, l'alternance, on a bien de la difficulté à la faire. (21 h 15)

#### Autobus dans Lotbinière

M. Camden: Je vous ai écrit récemment. Donc, mon intervention n'est pas un reproche du tout quant à une réponse. Je sais que ça va venir. Je vous ai écrit pour vous sensibiliser à une situation qu'on vit particulièrement dans Lotbinière quant au transport par autobus. À l'époque, sur le long de la route 132, c'était desservi par ce qu'on appelait Autobus Deshaies et, par la suite, Concorde et une couple peutêtre de... Ca a passé aux mains de deux ou trois et, finalement, il y a des gens qui ont failli, d'autres qui ont abandonné. Pour quelles raisons? On ne s'attardera pas à ça. Maintenant, je sais qu'il y a des gens qui ont demandé, des entreprises, chez vous, ça avait été, je crois, accordé, sauf erreur, de scinder le tracé de Québec-Montréal via la route 132 pour faire en sorte d'avoir un arrêt à Trois-Rivières.

On m'a dit que foncièrement, le motif, c'était bon, Québec-Trois-Rivières, Trois-Rivières-Montréal, via la 132. Ça favorisait, semblerait-il, et permettait un certain nolisement d'autobus et une rentabilisation du circuit, entre guillemets. Sauf que ça a eu aussi, peut-être qu'on ne peut pas l'attribuer strictement à ça, des effets pervers. Le service a été abandonné et la clientèle, finalement, n'a plus de service, aujourd'hui.

Est-ce qu'on peut considérer, en vertu des règlements qui existent aujourd'hui, qu'il pourrait y avoir un service d'offert occasionnellement et périodiquement deux fois par semaine, le lundi et le vendredi, comme hypothèse de travail, à la rigueur, peut-être, le mercredi, permettant ainsi aux gens de Lotbinière et même aux gens de Saint-Nicolas ou aux gens du comté de Nicolet - qui sont tous les deux dans les extrémités de

mon comté - de se prévaloir de ce service, les gens qui n'ont pas de véhicule, les étudiants, les personnes âgées, pour venir faire des affaires à Québec ou venir obtenir des soins de santé ou des examens, etc.

C'est un problème criant auquel les gens de l'âge d'or et, également, des élus municipaux m'ont sensibilisé dans mon comté. Est-ce qu'il est possible de considérer... Je ne sais pas comment est la souplesse à l'égard du transport scolaire. Il y a un transporteur qui fait déjà des voyages vers Québec. Je pense qu'il y a un 45-48 passagers qui transporte une trentaine d'étudiants pour du professionnel à **Québec**. Est-ce qu'il serait possible de considérer de permettre à ces gens-là d'extensionner, d'accueillir les personnes âgées qui viendraient se prévaloir de services à Québec pour pouvoir avoir un accès vers la région métropolitaine de Québec?

M. Ferland: On a effectivement reçu votre lettre, on l'a donnée pour analyse des circuits pour savoir de quoi exactement il en retourne. Mais le problème que vous soulevez, je le connais très bien pour avoir été là depuis longtemps et avoir connu les premiers propriétaires, les Deshaies, Mme Deshaies, son défunt mari, avant, et, ensuite de ça, les enfants. Ça a été vendu ensuite de ça à Auger, et Auger a revendu à M. Deshaies, Raymond Deshaies, où, semble-t-il, il a englouti sa fortune en voulant reprendre un service dont il connaissait tous les paramètres et pour lequel il avait une expérience énorme puisqu'il avait conduit la compagnie de son père. Et, malgré cela, à cause du statut actuel du transport en commun, tout le monde veut prendre sa voiture.

Évidemment, on prend l'autobus quand il fait mauvais ou quand les chemins ne sont pas beaux et ça ne fait pas des...

### M. Camden: C'est rare.

M. Ferland: Oui, c'est rare, mais ça ne fait pas des choses bien rentables. Et la Commission octroie des permis quand ils sont rentables. Et aujourd'hui, il y a plusieurs transporteurs qui ont demandé l'abandon de leur permis et on est obligés de leur accorder parce qu'on ne peut pas forcer personne à perdre de l'argent.

Et dans ces cas-là, on fait des audiences habituellement dans les municipalités pour dire: Écoutez, on abandonne le service, il n'y a plus de service. S'il y a quelqu'un qui veut le faire, on est prêts à émettre le permis. On a **même** passé des annonces dans les journaux pour les offrir, les services, à ceux qui le voulaient. Pour répondre à votre question, peut-être que s'il y a quelqu'un qui veut le faire, sûrement que la Commission va tout faire en son pouvoir. Si ce n'est pas au détriment de quelqu'un d'autre qui donne un service, déjà, elle va tout faire pour le lui accorder, sans l'ombre d'un doute.

- **M. Camden:** Est-ce que techniquement, légalement, c'est possible d'harmoniser ça avec un transport scolaire, ou si c'est absolument...
- **M. Ferland:** Non, non, absolument. **Nolisé,** transport, tout est appréciable, là-dedans.
- M. Camden: Parce que vous savez, je conviens, M. Ferland, d'une chose. On ne peut pas demander aux gens de faire des affaires et manger de l'argent quotidiennement mais je pense que si, d'une façon réaliste... Malgré que les gens souhaiteraient peut-être tous les jours au cas où ils auraient à le prendre, il faut être aussi réalistes, on est en affaires et il faut que les gens opèrent. Une fois ou deux par semaine pourraient répondre à des besoins, moyennant qu'il y ait... On se chargera de la publicisation du service, mais c'est un besoin ressenti par les gens du comté de Lotbinlère, particulièrement ceux qui sont le long de la route 132.
- M. Ferland: Évidemment, le cas que vous soulevez est patent, parce que, justement, voilà quelqu'un qui voulait reprendre un service qu'il avait exploité et qui n'a pas réussi. Il avait tout pour lui, pour réussir. Si lui n'a pas réussi, je ne pense pas que quelqu'un d'autre aurait pu réussir. Il connaissait bien son métier. Dans ce sens-là, ça prouve qu'il n'y a pas eu l'achalandage nécessaire pour justifier son transport, parce que ça coûte cher, des autobus, puis, bon...
- M. Camden: En tout cas, moi, je considère, je continue à considérer que la seule possibilité de réussir, il faut l'amalgamer avec d'autres services qui sont déjà existants, quelqu'un qui est déjà dans le système, parce que c'est inconcevable de demander à quelqu'un d'offrir un service...
- M. Ferland: II faut vous dire qu'autrefois, quand la Commission ou l'ancienne Régie donnait un permis de transport en commun, on y rattachait des privilèges, un quasi-monopole, et des privilèges de faire du nolisé, à partir des points dont il était autorisé à faire le transport, et on lui permettait aussi l'Interfinancement, c'est-àdire qu'on permettait de financer ses circuits les moins payants avec les circuits les plus payants. Et aujourd'hui, c'est à peu près tout disparu à cause du changement, au cours des ans, de la réglementation. Et ça n'a pas aidé, évidemment, dans ce...
- M. Camden: Je vais attendre votre réponse, et on se rencontrera.
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay.
- M.Maltais:M.Ferland, je vous remerciebeaucouppour vos réponses.J'aimerais M.Tremblay...Vous avez été bien gentil, M.Fer-

land.

## Effet de la déréglementation sur le camionnage

- M. Garon: Brièverr. Int, pendant que M. Tremblay s'en vient. Vous, vous vous occupez de la réglementation, des permis et tout ça. Est-ce que vous avez fait des études ou le ministre vous a-t-il demandé des études concernant les effets de la déréglementation sur la situation économique du camionnage et des camionneurs dans la compétition avec le reste du Canada et les États-Unis?
- M. Ferland: Oui, dans le camionnage, la loi du ministère, la loi provinciale nous oblige à faire rapport au ministre pendant trois ans, cette année étant la dernière année, et ensuite, ministre a l'obligation de considérer l'effet de la déréglementation sur le camionnage depuis 1988. Et au mois de juin, on va produire au ministre notre dernier rapport. Cette année, comme dernier mouvement dans ce cheminement de déréglementation, on a envoyé un formulaire à tous les transporteurs autorisés pour leur demander une série de questions susceptibles de nous éclairer sur l'industrie. On va essayer de ça, de ces questionnaires-là, d'analyser les réponses pour fournir au ministre des indicateurs qui lui permettraient peut-être de modifier une politique de transport dans le camionnage général, s'il y avait modification à y avoir.
- M. Garon: Mais avez-vous fait une étude sur les effets de la déréglementation comme telle?
- M. Ferland: Ça va être une conséquence, justement. Cette étude-là va nous permettre de dire quels sont... On en a fait, à partir de statistiques, des études. On sait combien il y a de transporteurs, de nouveaux transporteurs qui ont eu des permis. Ce qu'on ne sait pas, c'est combien en exploitent, et c'est ça qu'on a demandé. On a demandé aux gens: Exploitez-vous votre permis? Dans quelle mesure vous l'exploitez? Alors on a 18 000 permis de camionnage d'émis. Évidemment, s'il n'y en a que 10 000 qui sont exploités, avec quel nombre de véhicules, on ne le sait pas. On devrait le savoir...
- M. Garon: Ce n'est pas là-dessus que je veux dire, là. Je veux dire qu'il y a eu 3000 camionneurs, au mois d'avril dernier, qui ont manifesté, avant les camionneurs en vrac, au Québec. On a vu qu'il y avait des manifestations également en Ontario, dans les provinces de l'Ouest, et les camionneurs se plaignent du fait qu'il y a une concurrence qui est inéquitable parce qu'on fait la déréglementation. On leur demande de concurrencer avec les Américains,

alors qu'eux, ils doivent payer la gasoline plus cher, ils doivent payer les permis plus cher, ils doivent payer les permis plus cher, ils doivent payer les assurances plus cher, les taux d'intérêt sont plus chers. Avez-vous fait une étude sur les effets de la déréglementation, une étude économique, là, sur la déréglementation et la condition inégale des camionneurs québécois par rapport à leurs concurrents des autres provinces et des États-Unis?

- M. Ferland: Non, la Commission n'a pas fait ce genre d'étude là, bien qu'on sache un peu les différences qui existent. Et vous faites allusion à deux éléments: le transport routier, d'une part, qui veut qu'on contrôle les étrangers, et les sous-traitants, d'autre part. La manifestation qui avait eu lieu était dirigée par les gens qui travaillaient pour des transporteurs en sous-traitance. Et là, c'est un autre problème, celui du rapport entre le sous-traitant et le traitant. Mais l'étude dont vous parlez, non, on n'en a pas fait.
- **M.** Garon: Et vous n'avez pas eu de commande qui vous a été faite par le...
- M. Ferland: II ne nous appartient pas non plus d'en faire parce qu'on applique la déréglementation. II appartient au ministère et au ministre des Transports de faire ces étudeslà...

M. Garon: Correct.

- M. Ferland: ...avec mon rapport. C'est ça.

  Avec le rapport que je vais leur formuler. Parce
  que je suis obligé dans la loi de leur faire
  rapport pendant trois ans. Ils vont pouvoir
  imaginer, avec leurs études en surplus, les
  conséquences de la déréglementation.
- M. **Garon:** Vous, vous appliquez la réglementation ou la déréglementation, mais les commandes ne viennent pas de vous...
  - M. Ferland: Absolument pas.
  - M. Garon: ...c'est le ministère qui...
  - M. Ferland: Oui.
- **M. Garon:** ...fait le règlement, et vous, vous l'appliquez. Point.
- . **M. Ferland:** Nous autres, on a rien qu'une fonction, c'est de délivrer des permis dans le cadre des règlements.
  - M. Garon: Parfait, je vous remercie.
  - M. Maltais: Je demanderais à M. Tremblay...
  - La Présidente (Mme Bélanger): M. Tremblay.

- M. Maltais: M. Clément Tremblay, plus précisément.
  - M. Garon: L'homme du nord.

Des voix: Ha, ha, ha!

#### Route de la réserve des Escoumins

- M. Maltais: M. Tremblay, bonsoir. Vous pensez que je vais vous parler de la route 138 à Bersimis, mais ce n'est pas ça pantoute. C'est la route de la réserve des Escoumins qui s'en va au quai. Vous savez que c'est une particularité aussi sur la Côte-Nord, cette route-là appartient au ministère des Transports.
- M. Tremblay (Clément): Je ne suis pas trop sûr de ca.
- M. Maltais: Vous ne saviez pas ça, mais je vais vous l'apprendre. C'est que c'est un fait unique, cette route-là de la réserve, ce qui est la rue principale de la réserve, appartient au ministère des Transports. Je ne sais par quel S.O.S., par quel "crochu" c'est arrivé chez vous, mais ça vous appartient. Je vais vous dire pourquoi j'ai découvert ça, parce qu'on est en train de faire un programme d'assainissement des eaux dans la ville des Escoumins, mais on englobe la réserve aussi. Or, ça vous appartient. Il y a un petit problème. Vous savez que vos fonctionnaires dans la région ne sont pas nécessairement toujours les bienvenus sur les réserves indiennes. On ne sait pas pourquoi. Alors il n'y a. pas grand monde de chez vous qui passe là et qui y va. Bon, on ne peut pas les forcer non plus parce que la dernière fois que la GRC y est allée, j'ai été obligé d'envoyer la police provinciale chercher les gars de la GRC...

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** ...alors je ne voudrais pas que ça se reproduise. Quoiqu'ils ne sont pas aussi belliqueux qu'on pense. Moi, je vais là régulièrement, et ce **sont** mes **"chums"**. D'ailleurs j'achète des cigarettes là, elles sont moins cher qu'ailleurs.

Une voix: On va te faire arrêter.

- **M. Maltais:** Sur la réserve, quand je suis là et que je n'ai plus de cigarettes je m'en achète un paquet. Des fois, j'en prends deux. C'est du tabac jaune.
  - M. Garon: Du chanvre indien.
- M.Maltais:C'estdutabacjaune.Alors,cetteroute-làappartientauministèredesTransports.Là,onestentrainderefairelesruessurnotreprogrammed'intervention.Entre

parenthèses, je suis le premier député qui est intervenu dans son budget discrétionnaire des transports sur une réserve indienne. Ca ne s'était jamais vu au Québec. On avait eu une chicane avec l'ancien ministre Tardif parce que ce n'était pas reconnu comme municipalité. Moi, j'ai dépensé l'argent et j'ai envoyé la facture après, et ils ont été obligés de la payer. Après ça, ç'a créé un précédent. C'est un très beau village, la réserve des Escoumins. Ceux qui y sont allés... J'invite d'ailleurs tous les fonctionnaires ici à aller passer quelques jours là. Ils ont des beaux chalets le long de la mer, c'est très beau. Vous allez voir les travaux qu'on a fait avec votre argent, M. le ministre. Mais là, il y a un problème. La rue principale est en gondole, c'est l'enfer. Mais elle vous appartient, et on n'est pas capable de la réparer avec nos budgets parce que le budget discrétionnaire du député ne peut pas servir pour une route appartenant au ministère des Transports. Vous allez me la réparer. Je ne sais par où vous avez un budget spécial pour les Indiens, là. Ce n'est pas si long qu'on pense, c'est un demi-kilomètre. Ce n'est pas la mer à boire. Vous allez me recouvrir ça en asphalte au "p.c".

Des voix: Ha. ha. ha!

# La Présidente (Mme Bélanger): Ah! Ah!

- M. Maltais: Ça n'a pas de bon sens. Non, non, c'est un désastre, Mme la Présidente, écoutez.
- ${\bf M.}$  Garon: Je vais vous donner un truc bien plus facile que ça.

Une voix: Non. non.

- M. Garon: Faites une rencontre des Indiens de Caughnawaga et d'Oka chez vous.
- M. Maltais: Non, les miens sont dociles. Il n'y a que la GRC qu'ils n'aiment pas. Nous autres, ils ne nous haïssent pas. Ce que je voudrais savoir: "Y a-tu" un programme quelcon-que à l'intérieur du ministère? J'ai demandé ça à mes officiers du ministère des Transports chez nous, l'année passée, et je n'ai pas eu d'accusé de réception encore. Je ne sais pas si la lettre s'est perdue ou s'ils ont envoyé ça à mon adresse où le bureau avait brûlé, ou la réponse a brûlé dans la nuit en même que mon bureau, je ne sais pas, mais je n'ai pas eu de réponse. Ce n'est même pas un kilomètre. Ça conduit au quai qui appartient au gouvernement fédéral. route appartient au gouvernement du Québec. Le tout basé sur une réserve indienne. Ça fait une soupe assez mêlée, là, mais c'est pour un kilomètre qu'on aurait besoin d'une couche d'usure qui n'est pas programmable dans mon programme du ministère des Transports.

Je ne sais pas comment faire. Je voudrais qu'on recouvre ça en asphalte et faire une belle bordure pour les petits égouts au côté, que ça soit propre. Là, il y a seulement une affaire qui est en gondole, M. le ministre, et c'est votre route. Ça n'a pas de maudit bon sens. Vous ne seriez pas fier de voir ça. Alors, on est en train de faire quelque chose de bien dans cette réserve-là, et peut-être que pour quelques petits milliers de dollars, on rendrait tout le monde heureux, nos Indiens bien de bonne humeur et, vous autres, vous auriez l'air de gens qui s'occupent de vos affaires. La route du ministère des Transports est correcte, elle est propre et elle est belle. C'est tout ce que je vous demande, M. Tremblay. Pouvez-vous me trouver un endroit où on prend cet argent-là? Ça ne coûterait pas cher, 50 000 \$. (21 h 30)

- M. Tremblay (Clément): Le problème d'argent, ce n'est pas grave, ça, c'est parce que je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites que la route appartient au ministère des Transports.
- **M. Maltais:** Ah! bien, vous avez bien beau ne pas être d'accord, mais le ministère...
- M. Tremblay (Clément): Oui. C'est que la route appartient au ministère des Affaires indiennes.
  - M. Maltais: Non.
  - M. Tremblay (Clément): Oui.
- M. Maltais: Non, c'est là que tu te four-voies parce que les Escoumins, ce n'est pas une réserve...
- M. Tremblay (Clément): C'est une réserve indienne, sauf que la réserve indienne...
  - M. Maltais: Non, elle n'est pas...
- M. Tremblay (Clément): ...a été créée en vertu d'une loi spéciale. Le ministère des Affaires indiennes a acheté un lot et, le lot en question, il l'a transformé en réserve indienne pour y installer la bande des Escoumins.
- M. Maltais: Mais la route qui passe là-dessus pour aller au quai, elle vous appartient.
  - M. Tremblay (Clément): Non, monsieur.
- - M. Tremblay (Clément): Oui.
  - M. Maltais: Demandez ça à M. Lucien

Lessard, vous ne vous en rappelez pas quand vous avez décidé de faire un autre... C'est lui qui a fait l'autre route pour ne pas passer chez eux.

- M. Tremblay (Clément): Non, c'est moi, ce n'est pas Lucien Lessard, c'est moi.
- M. Maltais: Ciel! II s'est fait tirer à coup de 303 là-dedans.
- M. Tremblay (Clément): C'est moi qui ai fait la route pour passer alentour là-bas. Ce n'est pas Lucien Lessard, c'est moi.
- M. Maltais: Oui. Là, on a fermé cette route-là, ça n'avait pas de bon sens, mais la vraie route qui passe là devrait être asphaltée...
- M. Tremblay (Clément): D'ailleurs, on avait...
- M. Maltais:... elle appartient à quelqu'un, mais pas à la réserve.
- **M. Tremblay (Clément):...** on l'avait fait pour pouvoir sortir les gens du traversier dont vous venez de parler tantôt.
  - M. Maltais: Oui, bien là...
- M. Tremblay (Clément): Ils étaient pris sur le bâteau eux autres, il fallait qu'ils sortent.
- **M. Maltais:** Oui, mais depuis trois ans, on n'a plus besoin de route, le traversier est arrêté.
- M. Tremblay (Clément): À moins que vous n'ayez des informations privilégiées qui viennent du ministre des Affaires indiennes directement lui-même d'Ottawa, cette route-là appartient aux Affaires indiennes.
- **M. Maltais:** Bien, moi, là, la bande... Moi, je ne vais pas jusqu'au ministre des Affaires indiennes, je ne le connais pas...
  - M. Tremblay (Clément): Non.
  - M. Maltais:... mais le chef de bande...
  - M. Tremblay (Clément): Oui.
- **M. Maltais:...** m'a dit que ça appartenait au ministère des Transports. Je suis obligé de le croire sur parole, je n'ai pas le moyen de m'obstiner avec...
  - M. Tremblay (Clément): O. K.
  - M. Maltais:... pour un demi-kilomètre.
  - M. Tremblay (Clément): Quand il y a des

- travaux à faire et du pavage à faire, le chef dit qu'elle appartient aux Transports, mais quand on veut intervenir et que ça ne fait pas son affaire, c'est à lui. la route.
  - **M. Maltais:** Oui, bien ça, tu connais les Indiens autant que moi.
  - M. Tremblay (Clément): O. K. Cette route-là appartient aux ministère des Affaires indiennes.
  - M. Maltais: Non, non, mais écoute bien...
    On ne s'obstinera pas bien bien gros pour ça, mais cette route-là, c'est des gens de qui vous percevez des immatriculations, qui passent dessus pour aller au traversier; donc, c'est à vous autres. Vous allez la réparer.
  - M. Tremblay (Clément): Non, non, ce n'est pas à nous autres, ça. Le fonds de terre appartient au ministère des Affaires indiennes, on a un bon contentieux sur ça; c'est haut comme ça.
  - M. Maltais: Mais vous l'utilisez quand même, vous avez un protocole d'entente avec eux autres.
  - **M. Tremblay (Clément):** On ne l'a plus, je pense, il est fini.
  - **M. Maltais:** Arrête-moi ça, il me semble qu'il est encore bon jusqu'en 1995.
    - M. Tremblay (Clément): Non.
  - M. Maltais: Il n'a pas été renouvelé er 1987?
  - M. Tremblay (Clément): Pas à ma connaissance.
    - M. Maltais: Fouille-moi ça, voir.
  - M. Tremblay (Clément): Pour avoir cette route-là, il faudrait que ça soit une gymnastique assez intéressante, il faudrait que le ministère des Affaires indiennes la transfère à la municipalité et que la municipalité la transfère à nous autres. Et je ne suis pas certain qu'on le veut, ce bout de chemin là, nous autres.
    - M. Maltais: Non. non. mais...
    - Des voix: Ha, ha, ha!
  - M. Maltais: Tu ne peux vraiment pas le faire transférer par la municipalité au gouvernement du Québec parce que ça appartient à la réserve.
  - M. Tremblay (Clément): Oui, ça appartient à la réserve, c'est ce que je vous dis.

- **M. Maltais:** Non, non, mais la réserve, ce n'est pas une municipalité...
  - M. Tremblay (Clément): Non, non.
- M. Maltais: Alors, tu ne peux pas... Et le ministère des Affaires indiennes ne te permettra pas de donner une route au gouvernement du Québec.
- **M. Garon:** Vous savez, dans la réforme Ryan, peut-être bien que le bout de chemin est transféré à la municipalité.

### Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Non, il n'est pas transféré, il est sur une réserve indienne; donc, ce n'est pas une municipalité. Aux termes de la loi, ce n'est pas une municipalité. On ne peut pas lui redonner ça. Écoutez, on ne s'obstinera pas en paperasse, ça va coûter 300 000 \$ de paperasse pour démêler ça. Passez-moi donc une petite couche d'asphalte, et on va régler le problème.

### Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** Pour la bonne entente avec les Indiens, voyons donc! M. le ministre, vous avez été ministre de la Sécurité publique, si vous l'aviez eu comme négociateur, vous n'auriez pas tout perdu vos plumes à ce voyage-là.

### Des voix: Ha, ha, ha!

**Une voix:** Faites-vous signer un papier par les Indiens comme quoi ils sont d'accord.

- **M. Maltais:** Les Indiens sont d'accord, ils m'ont demandé de vous demander ça. D'ailleurs, le chef vous attend à la porte.
- M. Tremblay (Clément):... chez eux, les Indiens sont d'accord en général. Oui, c'est ça.
  - M. Maltais: Le chef vous attend à la porte.
- M. Tremblay (Clément): Est-ce que vous pensez que le chef serait prêt à signer un "release", un "surrender" sur la terre en question, si on pave le chemin?
- M. Maltais: Non, je n'irai pas lui demander ça. Tu sais bien que ça ne se fait pas. Je te demande une petite couche d'asphalte, M. le sous-ministre, M. Bard. C'est parce que c'est un chemin qui sert à tout le monde, pas juste à la réserve, c'est la route principale. Vous allez convenir avec moi que tous les Blancs passent dessus. C'est un petit kilomètre à peine, ce n'est

même pas un kilomètre. Une petite couche d'asphalte là-dessus, et tout le monde serait heureux et on arrêterait de... On n'attendra pas de se démèler avec le ministre des Affaires indiennes, il ne sait même pas qu'on existe, à Ottawa. Ça fait que... On ne le voit pas non plus lui.

Ce que j'aimerais, et je pense que c'est possible, M. le ministre, je vous demanderais ça dans le cadre d'une bonne entente avec les autochtones.

- La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le message est passé.
- **M. Maltais:** Je veux une réponse, moi. Ce n'est pas un message que je veux, moi... Ce n'est pas un commercial, ça.
- M. Garon: II va falloir qu'il réunisse le conseil des sages.
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay, il ne faut pas créer de précédent, avoir des réponses sur des bouts d'asphalte.
- M. Maltais: Voulez-vous écouter le ministre, Mme la Présidente? Je vous en prie, il est à la veille de se prononcer.
- **M. Garon:** Là, Mme la Présidente, vous avez si bien dit: Il ne faut pas créer de précédent, avoir une réponse.

### Des voix: Ha, ha, ha!

- La Présidente (Mme Bélanger): J'ai omis de dire "en commission parlementaire".
- $\begin{tabular}{ll} {\bf M.} & {\bf Elkas:} & {\bf Pas} & {\bf trop} & {\bf gentille,} & {\bf pas} & {\bf trop} \\ {\bf gentille.} & \end{tabular}$
- La Présidente (Mme Bélanger): Non, il ne faut pas créer de précédent et...
- **M. Maltais:** Moi, M. le ministre, je vous jure une chose, je suis gentil.
- **M.** Elkas: Ah non! je ne m'embarque pas dans ça. L'an passé, il a fallu que je retire certains commentaires semblables auprès de mes collègues de l'autre côté.
- **M. Maltais:** Regardez, cette année, en plus, on fait de l'asphalte dans ce coin-là. C'est à peu près cinq ou six voyages d'asphalte. C'est une affaire de rien.
- **M. Elkas:** Disons plus que cinq ou six, une centaine.
- **M. Maltais:** Bon. On n'en met pas épais, les Indiens marchent à pied, tiens.

Des voix: Ha. ha. ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut savoir c'est combien de kilomètres, M. Gagnon?

Une voix: Ça se...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant!

M. Tremblay (Clément): Cette route-là en question, je connais rien à... Ça se mesure plutôt en mètres qu'en kilomètres.

### La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

**M. Tremblay (Clément):** C'est moins d'un kilomètre; **900** mètres, quelque chose comme ça.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que, habituellement, le député de Saguenay, des fois, il exagère...

M. Tremblay (Clément): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...en grand et des fois en petit.

M. Tremblay (Clément): Sur les titres de propriétés aussi, des fois...

M. Maltais: Je ne suis pas notaire, moi. M. le ministre, vous alliez me donner une réponse franche, honnête et précise qui satisferait l'ensemble de mes clients aux Escoumins. C'est quoi votre réponse, déià?

M. Elkas: La réponse que je vais vous donner, M. le député de Saguenay, c'est que je vais en discuter avec le ministre délégué aux Transports, à la voirie, mon collègue, M. Middlemiss, et puis, d'ici quelques jours, je vais vous retourner avec une réponse.

M. Maltais: Vous êtes bien gentil, M. le ministre. J'apprécie Merci, M. Tremblay, ça. d'avoir éclairé le ministre là-dessus. Mais il reste une chose, c'est que la route, je suis convaincu appartient au au'elle ministère des Transports. allez l'avoir par la bande. Mais avant, vous allez mettre de l'asphalte dessus. Ça va, merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saguenay.

### Réseau ferroviaire de base

M. Garon: Je vous remercie, M. Tremblay. Bon, moi, j'aimerais poser des questions concernant le réseau ferroviaire de base où là, si vous voulez, j'aurais un certain nombre de questions... Il nous reste à peu près, pour reprendre le temps

perdu, jusqu'à 22 h 25, je pense. Alors, je voudrais vous poser une série de questions sur différents sujets, pas entamer un grand débat mais connaître vos orientations.

Alors, concernant le réseau ferroviaire de base, est-ce que le ministre peut nous faire le point sur ce dossier? Et est-ce que le ministre a rencontré son homologue fédéral pour discuter de la protection des lignes ferroviaires considérées essentielles pour le Québec et pour compenser le Québec de l'abandon des autres lignes? Et quels sont les échéanciers du ministre, s'il y en a, pour mener ce dossier à terme?

Ca fait longtemps que le ministre doit produire son réseau ferroviaire de base au gouvernement fédéral. Est-ce qu'il l'a fait? Est-ce qu'il a été approuvé par le Conseil des ministres? Est-ce qu'il est allé le présenter au fédéral ou s'il est encore en gestation?

M. Elkas: C'est pas une question d'être en Mme la Présidente. i'ai M. Paulgestation... André Fournier, mais, avant que je lui passe la parole, i'aimerais indiquer au député de que toute la question du transport ferroviaire nous préoccupe énormément. Nous croyons qu'il y du potentiel. On peut faire revivre cette industrie qui, malheureusement, **a** perdu grande partie de son marché au camionnage. Il est très très important qu'on regarde toute la question intermodale. Comme je l'ai mentionné ce matin. la manutention de marchandises au niveau du ferroviaire nous préoccupe, et il faut trouver des solutions aux problèmes qui ont été soulevés par l'industrie. CN et CP, ce sont deux compaanies qui ont fait des demandes d'abandon, mais sont en train de revoir et rationaliser beaucoup de leurs approches à la desserte de leur clientèle. Et puis, j'ai espoir qu'on s'en va dans la bonne direction. Il faut évoluer dans ce dossier. On voit qu'il y a des démarches qui se font aux États-Unis et qui peuvent, d'ailleurs, amener ici les solutions aux problèmes auxquels on fait face. Alors. M. Paul-André Fournier. si vous me permettez.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Fournier.

M. Fournier (Paul-André): Alors, Mme la Présidente, je suis le chef du Service du transport ferroviaire au ministère des Transports.

**M.** Garon: Combien de personnes y a-t-il dans votre Service?

M. Fournier: Il y en a 10, M. le député, dont 4 ingénieurs. Alors, au sujet du réseau ferroviaire de base, mon Service a complété une analyse, une définition du réseau de base. Le problème n'est pas tellement de définir les lignes qu'il faut conserver en fonction des besoins des expéditeurs et de celles qu'on peut laisser aller

parce que la demande est inexistante ou presque, le problème c'est de trouver une façon d'en assurer la survie de ce réseau-là, parce que, bien sûr, la majorité de ces lignes-là sont de juridiction fédérale. On n'est pas les premiers intervenants, on n'a pas vraiment de juridiction sur ce réseau-là.

La position ministérielle, pour l'instant, doit être soumise à différents comités comme le COMPADR, le CMPDE, le Conseil du trésor, bien sûr, pour aboutir au Conseil des ministres et, finalement, obtenir une position gouvernementale qui nous permettra éventuellement de négocier des aménagements avec le gouvernement fédéral. On poursuit actuellement des études avec des consultants privés pour déterminer l'ensemble des coûts et des avantages reliés à la définition du réseau ferroviaire de base.

M. Garon: Mais le ministre devait fournir son plan du réseau ferroviaire de base à son homologue fédéral au mois d'août 1990, ça va faire un an bientôt.

M. Elkas: Je m'excuse, M. le député.

M. Garon: Il devait l'envoyer au Conseil des ministres en août 1990. Alors, ce n'est pas encore acheminé au Conseil des ministres?

M. Elkas: Non. On a repris des études vu qu'il y a de nouvelles interventions qui ont été faites, et puis c'est ce volet-là qu'on est en train de regarder avant qu'on le soumette à nouveau. Comme j'ai mentionné, CP regarde ses opérations. Il y a peut-être un changement de direction qui va dans le positif, et je suis confiant que la façon dont on va approcher le rapport ou déposer le rapport va être un peu différente de l'approche qu'on avait faite avant. On intervient où on a une clientèle et on s'oppose à l'abandon des routes ferroviaires. Ça, c'est quasiment automatique. On en fait une guerre. On s'oppose à ces abandons où on le sait qu'il y a un potentiel de clientèle.

M. Garon: Mais on disait que vous aviez présenté - j'ai dit en août, je me suis trompé, c'est en mai 1990 - un document au Conseil des ministres qui s'appelait: "Pour un réseau ferroviaire de base au Québec, Transport des marchandises." Ça n'a pas été accepté par le Conseil des ministres?

M. Elkas: Ça n'avait pas été au Conseil des ministres.

M. Garon: Ce n'est pas allé?

M. Elkas: Ça s'est rendu à un comité ministériel, mais on a repris.

M. Garon: Ça fait longtemps que c'est

supposé... Ça fait longtemps que le ministre fédéral vous a demandé de fournir ça. Ça fait... Bonne mèrel c'est dans le temps de l'ancien ministre Côté. Côté et Bouchard, si on veut. Non mais, c'est quoi votre **´chéancier** pour produire ce dossier-là pour ce réseau ferroviaire de base au Québec? Parce que, pendant ce temps-là, le gouvernement fédéral enlève les voies une par une. Tantôt, vous n'aurez plus rien à demander, il ne restera plus rien.

M. Elkas: M. le député. On a été devant les comités ministériels. On a accepté certaines recommandations qui ont été faites par les groupes ou les ministres et on a repris certains arguments. Comme je l'ai mentionné, il y a aussi de nouvelles interventions auprès des compagnies de chemin de fer. On nous a suggéré fortement d'aller en consultation, et on doit débuter notre consultation au **mois** de mai de cette année.

M. Garon: Consultation avec qui?

(21 h 45)

M. Elkas: L'industrie, le milieu.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Peux-tu me donner le nom des groupes qui ont fait la...

M. Garon: Le milieu, c'est vague un peu.

M. Elkas: M. Fournier.

M. Garon: Vous n'avez pas l'air d'être au courant beaucoup.

M. Elkas: L'industrie, on veut nommer des gens qu'on va rencontrer. On va vous les donner

M. Fournier: M. le député, il est prévu de consulter la plupart des intervenants spécifiques au transport ferroviaire, c'est-à-dire les grands groupes d'expéditeurs, les gros expéditeurs, qui utilisent le transport ferroviaire. Bien sûr aussi, tant les chemins de fer de juridiction fédérale que les quelques chemins de fer de juridiction provinciale, sûrement les syndicats, suite à l'expérience heureuse de la table de concertation sur la survie du ferroviaire à Montréal, et les associations d'expéditeurs, enfin, ce genre d'intervenants là.

M. Garon: Oui, mais là, vous me dites ça: Sûrement ci, sûrement ça. Vous avez l'intention de consulter ceux qui arrachent les voies ferrées. Le CN et le CP, ce n'est peut-être pas les premiers à consulter. Ça fait au moins deux ans que c'est dans l'air que vous devez produire le rapport, et même trois ans. Là, vous êtes encore à vous demander qui vous allez consulter. Il y a quelque chose qui ne va pas, là. Ça n'a pas de

bon sens. C'est très important ça, le réseau ferroviaire. On dit que c'est une des façons de protéger l'environnement. Je voyais dans un récent journal Les **Affaires**, du mois d'août 1990, que le réseau routier est menacé. Sam Elkas demande à son gouvernement une politique de développement ferroviaire. Québec pourrait acquérir des voies ferrées pour conserver 85 % du réseau ferroviaire. Et on se rend compte que votre document n'est même pas rendu là encore. Et là, ça fait trois ans qu'on a dit que le **ministre** Côté, député de Charlesbourg, nous disait qu'il devait produire son rapport et son plan, chaque mois, c'était incessant. J'ai demandé ça, moi, à peu près au début, aux crédits de 1988. Ça fait trois ans. Qu'est-ce qui se passe dans votre ministère?

- M. Elkas: II y a deux volets dans tout ce chapitre-là. II y a le volet d'abandon. Ça, évidemment, quand on a une position à prendre sur l'abandon, on s'oppose. L'autre, évidemment, touche tout le volet qui implique les compagnies de chemin de fer et la position que le gouvernement va prendre concernant notre plan. II est évident qu'il faut retourner parce qu'il y a un changement de caractère qui s'est posé. Vous savez, je peux vous amener le volet du contrôle routier qui va avoir tout un impact sur le coût du transport des marchandises. Tout le volet intermodal a aussi tout un impact sur la manutention de la marchandise. Tout ça, de nouveaux volets qui vont nous permettre de consulter approches qui pourraient se faire pour assurer la survie du ferroviaire au Québec.
- M. Garon: Tantôt, il n'y aura plus de survie s'ils arrachent la ligne. Ils sont en train d'arracher la ligne Saint-Jérôme-Mont-Laurier, ils ont arraché la ligne Charny-Richmond, ils ont demandé de désaffecter un autre bout à Lévis, ils veulent débarquer du pont de Québec, ils veulent désaffecter un bout dans la Gaspésie. Ils sont en train de débarquer de partout et vous dites: On s'oppose. Ils ne s'occupent pas de ça que vous vous opposiez. C'est un peu comme un poisson rouge dans un petit bocal, un aquarium, dans le salon. Il a beau faire toutes les pirouettes qu'on veut dans le bocal, personne ne s'occupe de ça dans le salon.
- M. Elkas: Au moins, j'en ai gagné une dernièrement, M. le député de Lévis...
  - M. Garon: Laquelle?
- M. **Elkas:** ...entre Franquet-Chapais. Alors, ne dites pas qu'on les perd toutes, on en gagne où on a vraiment raison.
- M. **Garon:** Mais pourquoi ça n'avance pas plus que ça, ça fait trois ans.

- M. Elkas: Saint-Raymond, Portneuf.
- **M. Garon:** Ce n'est pas à la même place. Mais là, pourquoi, depuis trois ans, que ça n'avance pas plus que ça?
- M. Elkas: On était en consultation. On a consulté des...
  - M. Garon: Non, on a dit qu'on va consulter.
- M. Elkas: Non, c'est-à-dire qu'on a consulté à l'intérieur des ministères, on a discuté avec les intervenants, et là, avec une nouvelle approche, on s'en va dans le milieu et on va consulter l'industrie, les expéditeurs. Vous savez, vous nous blâmez parce qu'on ne fait absolument rien au niveau de la consultation. Vous dites: C'est bon de parler aux syndicats, c'est bon de parler avec des gens qui sont impliqués dans le milieu. On veut leur en parler, et là, vous dites: Pourquoi vous voulez faire ça?
- M. Garon: Non. mais pendant ce temps-là. le bateau de la traverse continue à traverser. Là. les chemins de fer, on continue à les arracher. Ça ne marche pas, là. C'est ça que je vous disais, on est en train de dilapider le ferroviaire, et vous regardez passer la parade. On est en train de dilapider le maritime, et vous regardez passer la parade. Les routes s'en vont chez le diable au Québec, actuellement, et vous sacrifiez l'ensemble du Québec pour Montréal. Et on se rend compte que, même à Montréal, ça n'avance pas. II y a quelque chose qui ne va pas, là. C'est clair qu'il y a quelque chose qui ne va pas. On a besoin de quelqu'un qui... Vous me faites penser à Hitler dans le bunker au mois d'avril 1945. Il pesait sur des pitons pour des armées qui n'existaient pas. Il y a quelque chose qui se passe qui ne marche pas. là.
- M. Elkas: Mme la Présidente, ce n'est pas nécessairement seulement avec les compagnies de chemin de fer, les grosses, le CN, CP, avec qui on fait affaire. On va chercher et créer aussi un intérêt local, comme on l'a fait dans Gaspé-Chandler et en Abitibi. On va chercher de l'intérêt local. Vous savez que c'est très dispendieux de faire du transport avec les modes qu'on employait autrefois. Aujourd'hui, il y a des nouvelles méthodes qui sont introduites, il y a des nouveaux intervenants...

### M. Garon: Ah oui!

- M. Elkas: ...des chemins de fer locaux qui s'intéressent à faire la promotion du transport de la marchandise.
  - M. Garon: Quelle est la date...
  - M. Elkas: D'aller dire carrément qu'on ne

porte plus d'attention aux routes, c'est totalement faux. Il me semble que, ce matin, vous avez des déclarations - et je vous ramène sur ça - à savoir qu'il n'y a absolument rien qui se passe dans les régions.

- M. Garon: On va revenir tantôt, là.
- M. Elkas: Bien, là, on ne reviendra pas...
- M. Garon: On est dans les chemins de fer, là.
- **M. Elkas:** ...parce que vous avez fait un commentaire et que j'aimerais vous corriger.
  - M. Garon: On va revenir là-dessus, tantôt.
- **M. Elkas:** Vous savez, de dire qu'on dépense 101 000 000 \$ sur les ingénieurs, c'est totalement faux. Je vais vous donner une ventilation de ce que vous avez dit, de ce que vous avez assumé tout à l'heure.
  - M. Garon: On va revenir.
- M. Elkas: Non, non. Moi, je veux continuer, si vous le permettez.
- M. Garon: Bien non. Là, je parle sur les chemins de fer.
- M. Elkas: Quand vous parlez des services, c'est pas tous des honoraires des professionnels, ça. Les contrats de services comprennent les trains de banlieue, CN Deux-Montagnes, pour 27 400 000 \$. Si on regarde le 101 000 000 \$ auquel vous vous êtes référé ce matin: transport maritime, la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord, la traverse de l'Île-d'Entrée et Cap-aux-Meules, 5 200 000 \$; service aérien, 3 500 000 \$; Commission des transports, 1 000 000 \$; la qu'on retrouve le 50 000 000 \$. Ce n'est pas juste de faire des allégations, parce que vous ne voulez pas regarder la ventilation au complet des 101 000 000 \$ et vous nous arrivez avec: c'est de l'argent qu'on passe à nos "chums".
- $\begin{tabular}{ll} \textbf{M. Garon:} & L\grave{a}, & on va revenir \grave{a} & \varsigma a. & Regardez, \\ ne passez pas d'un sujet \grave{a} un autre. & \\ \end{tabular}$ 
  - M. Elkas: Non, non.
- M. Garon: Je vous demande: Avez-vous donné un échéancier à votre ministère pour produire le plan de transport ferroviaire? Le plan du réseau ferroviaire de base, avez-vous un échéancier, là? Ça fait trois ans que ça dure, ça. Est-ce que vous avez donné un échéancier à votre ministère pour vous produire le rapport pour que vous puissiez l'acheminer selon votre nouvelle vision des choses? Est-ce que vous avez

- un échéancier, une date limite pour produire, à votre ministère, le plan ferroviaire de base ou si c'est sur le pilote automatique, dans le secteur des causes désespérées?
- **M. Elkas:** On a fixé la date du mois de juin pour retourner au Conseil des ministres. Le mois de juin de cette année.
- **M. Garon:** Je vous remercie d'avoir précisé. Le mois de juin de cette année?
  - M. Elkas: Oui.
- M. Garon: Vous pensez que ça va aboutir à quelque chose.
  - M. Elkas: Pas mal mieux que le dernier.
- **M. Garon:** Peut-on en avoir une copie quand vous allez l'envoyer au Conseil des ministres pour être bien certains qu'il est parti?
- M. Elkas: On attendra qu'il soit sorti du Conseil des ministres. Après ça, ça devient public.
- M. Garon: On va vous aider. Bon. Une autre question que je voudrais vous demander. Est-ce qu'il y a eu un avis juridique au ministère des Transports sur les titres de propriété de l'emprise de la ligne ferroviaire Saint-Jérôme-Mont-Laurier?
  - M. Elkas: On l'a déposé.
  - M. Garon: Je parle d'un avis juridique, là.
- M. Elkas: On l'a fourni, M. le député de Lévis.
- M. Garon: Non, je n'ai jamais eu d'avis juridique. Je demande l'avis juridique. Je ne veux pas un ingénieur qui donne une opinion, là. C'est une loi, ça. Il y a une loi. Je demande: Est-ce qu'il y a eu un avis juridique du ministère des Transports sur les titres de propriété de l'emprise de la ligne Saint-Jérôme-Mont-Laurier? Parce qu'il y a une loi et c'est l'interprétation de la concernant le titre des emprises lorsque la compagnie de chemin de fer veut enlever les lignes. On en parle à ce moment-là là-dedans et les gens considèrent que ça devient du domaine public, un bien public, lorsqu'on veut enlever les lignes.
- **M. Elkas:** Je m'excuse, vous avez demandé la question lors des engagements financiers, puis on m'avise qu'elle n'est pas sortie, mais on va le faire dans les jours qui suivent.
- M. Garon: C'est toujours dans les jours qui suivent au moment où je pose la question, mais

ça fait longtemps que je vous ai demandé ça, ça fait des mois. J'ai envoyé des télégrammes. Écoutez, je vous ai envoyé un télégramme le 31 août 1990. J'en ai envoyé un autre... J'ai communiqué avec vous deux fois concernant cette question-là, l'été passé.

**M.** Elkas: M. le député de Lévis, si on a retardé, c'est qu'on a fait vérifier le statut de l'avis juridique et puis on va vous donner la réponse d'ici deux jours.

M. Garon: Par qui?

**M. Elkas:** On va vous l'envoyer par messager, si vous voulez.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a un avis juridique à date ou s'il n'y en a pas?

M. Elkas: Oui, on l'a recu.

M. **Garon:** Eh bien, vous l'avez l'avis juridique ou vous ne l'avez pas?

M. Elkas: On va vous l'envoyer.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On l'a, on va vous l'envoyer.

M. Garon: Vous dites que vous allez en avoir un bientôt, et là, vous dites que vous l'avez.

M. **Elkas:** Non, non, j'ai dit qu'on l'a et qu'on va vous l'envoyer dans les jours qui suivent. On l'a fait valider.

M. Garon: Par qui l'avez-vous fait valider?

M. Elkas: Par notre contentieux.

M. Garon: Quel contentieux?

M. Elkas: Chez nous.

**M.** Garon: Comment? Vous avez un avis juridique et vous le faites valider? Vous pensez qu'il n'est pas bon, celui que vous avez?

M. Bard: ils ont fait les recherches de titres puis ils nous ont dit: Voici la situation des titres. Et on leur a demandé après ça, parce qu'ils l'avait fait dans une première démarche de façon assez rapide. On est venu aux engagements financiers et vous avez posé la question à un moment donné. On leur a redit. Il y avait des doutes dans leur esprit concernant certains tronçons. Ils ont retourné vérifier les titres et ils nous ont émis un avis juridique ces jours derniers. C'est ce que le ministre vous dit, qu'il va vous le faire parvenir.

- M. Elkas: Mme la Présidente, je veux revenir à une question qui m'a été posée, puis on fait référence à de l'argent qui ne se dépensait pas dans les routes régionales. Ça, je ne l'accepte pas parce que vous allez sur la place publique, M. le député de Lévis, vous faites des sorties qui ne sont pas correctes. C'est quasiment de la malhonnêteté.
- **M.** Garon: Écoutez, vous me dites que vous venez d'avoir un avis juridique de quelques jours.
- M. Elkas: Non, non, excusez-moi. La démagogie, c'est démagogique quand on fait des allusions qu'on a dépensé seulement 60 000 000 \$ dans les routes régionales puis...
- **M. Garon:** Attendez un peu, on est là. Ne mélangeons pas les affaires. On est dans les chemins de fer.

**M. Elkas:** Non. Excusez-moi, mais j'aimerais vous corriger. Vous faites des sorties.

M. Garon: Non, non, on reviendra après làdessus. On n'a pas fini, on a encore une demiheure.

M. Elkas: Mais on ne peut pas revenir après, il reste deux minutes.

 $\begin{tabular}{ll} {\bf M. Garon:} & Non, & il & reste & une & demi-heure. & Il \\ {\it faut reprendre 25 minutes.} \end{tabular}$ 

M. Elkas: Non, je m'excuse, là...

M. Garon: On va iusqu'à 22 h 25. Oui. oui. Alors, vous avez le temps. Sauf que vous me dites que l'avis juridique, vous venez de l'avoir. Vous êtes en train de le faire valider. Pourtant. le 20 novembre 1990, vous avez signé une lettre à M. Jean Lamontagne, président de Développement Railbec dans laquelle vous dites: "J'ai demandé au personnel du ministère de vérifier quels seraient les droits du gouvernement relativement à cette emprise abandonnée. Suite aux nombreuses recherches effectuées, le ministère des Transports du Québec est convaincu que cette voie ferrée appartient à CP Rail, que le gouvernement du Québec n'était pas propriétaire des compagnies de chemin de fer qui ont construit cette voie ferrée et que les conditions contractuelles reliées au maintien du réseau ferroviaire ou à **l'état** de la voie ferrée ont été convenues avec des compagnies de chemin de fer qui sont maintenant propriété de CP Rail, soit par achat, soit par fusion, et que le non-respect de ces conditions ne confère pas de droit au gouvernement du Québec et ne concerne que le CP et ses filiales.

"Par ailleurs, les ambiguïtés d'interprétation quant au titre de propriété de CP sur quelques

parcelles de lots ne permettent pas au gouvernement d'en réclamer la propriété. Le ministère des Transports n'est donc pas justifié d'intervenir et il n'est pas opportun pour lui de s'immiscer dans des intérêts privés, d'autant plus que cette ligne ne fait pas partie du réseau ferroviaire de base élaboré par le ministère. "

Ça fait beaucoup d'affirmations pour réseau ferroviaire de base qui n'existe pas. n'a pas été approuvé par le Conseil des ministres, qui est un projet que vous êtes en train de remettre sur vos tables à dessin, puis une opinion juridique qu'apparemment, vous avez eue et que vous êtes en train de faire valider, puis vous vous référez à tout ça, le 20 novembre 1990, dans une lettre au président de Développement Railbec qui est intéressé à opérer ce réseau ferroviaire avant que la compagnie le démantèle, en affirmant que le gouvernement n'a pas de droits. Là, écoutez, ce n'est pas moi qui tire de la hanche. Je vais vous dire une chose, je prends la peine de vous écrire précisément un télégramme; je vous ai écrit deux fois. J'ai même écrit à la compagnie, au président de la compagnie. Parce que c'est sérieux, c'est une grande distance de chemin de fer qui va être détériorée, dilapidée, il y a des ponts puis toutes sortes de choses là-dedans, puis vous, vous embarquez en vous référant à des documents qui ne semblent même pas exister. Le plan ferroviaire de base, il n'existe pas. le ministre vient de l'admettre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le sous-ministre.

M. Bard: Mme la Présidente, ce à quoi le député de Lévis se réfère, c'est un dossier particulier qu'on a traité, suite à une demande d'un commettant québécois. On a fait vérifier par le contentieux du ministère des Transports, où il y a 60 personnes qui travaillent au ministère des Transports et plusieurs avocats. Ils nous ont donné une opinion. Par la suite, ils nous ont dit: On est sûrs de ce qu'on vous dit, mais on veut revérifier avant de vous le reconfirmer dans une opinion juridique. Et ils nous ont certifié qu'on pouvait expédier cette lettre-là en fonction des recherches sur les titres qu'ils avaient faites. C'est ça qu'est la situation pour le cas spécifique auquel le député de Lévis se réfère.

M. Garon: Qui avait signé l'avis juridique, à ce moment-là?

M. Bard: L'avis juridique... Nous, on s'adresse à la directrice du contentieux chez nous, mais je ne peux pas vous dire qui a signé chacun des avis juridiques qu'on a demandés au cours de la dernière année.

**M.** Garon: Puis ça a été validé il y a quelques jours?

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse. Étant donné l'heure, qu'il y a 25 minutes de retard et qu'il y a une entente de huit heures, ça prend le consentement des membres de la commission pour poursuivre les 25 minutes de retard que vous avons accumulé. Il y a consentement?

M. Garon: Consentement de ma part.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a consentement, M. le ministre?

M. Elkas: Jusqu'à quelle heure?

La Présidente (Mme Bélanger): 25 minutes.

M. Elkas: Jusqu'à 22 h 25.

La Présidente (Mme Bélanger): 22 h 25.

M. Elkas: Consentement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous pouvez poursuivre, M. le député de Lévis.

M. Garon: Essentiellement, je demande: Estce qu'on peut en avoir des copies de l'opinion juridique concernant la ligne dont je parle en particulier, soit l'emprise de la ligne ferroviaire Saint-Jérôme-Mont-Laurier. C'est toujours à ça que je me suis référé depuis que je parle d'une opinion juridique, ce soir. C'est concernant ce tronçon-là que j'ai écrit au ministre, sur lequel il y a eu une loi qui a été adoptée au XIXe siècle, si ma mémoire est bonne - je ne me suis pas référé à la loi depuis un bout de temps - et qui dit que les cadeaux qu'on fait aux compagnies de chemin de fer, à ce moment-là, sont des cadeaux exorbitants. Puis on dit: Si, à un moment donné, vous voulez enlever la ligne, ça va revenir du domaine public parce qu'on vous a fait tellement de cadeaux pour la construire qu'on ne veut pas qu'après ça, vous vendiez les terrains, vous vendiez tout ce qu'on a fait, vous vous réappropriiez l'argent pour les concessions qu'on vous a faites puis, après ça, dire: On liquide la ligne. Le gouvernement, dans la loi, à ce moment-là... Les concessions qu'on faisait aux compagnies de chemin de fer au XIXe pour faire des tracés de chemin de fer, c'étaient des cadeaux incroyables, c'était souvent des milles carrés de terrain, de chaque bord, qu'on leur donnait, etc., des cadeaux considérables. Après ça, le gouvernement s'assurait, dans la loi qu'il adoptait, que la compagnie ne pouvait pas liquider le tronçon sans que la propriété revienne comme bien public. C'est pour ça que, quand vous lisez les lois, ça a l'air... En tout cas, à sa face même, je n'ai pas fait une étude juridique, mais quand vous lisez... J'ai lu les articles de loi. Par exemple, il semble, à première vue, en tout cas, que les emprises reviennent au gouver10 avril 1991

nement. C'est pour ça, moi, quand je vous ai demandé... J'ai regardé ces articles-là puis j'ai dit: II y a sûrement apparence de droit, dans le sens que me disaient les gens que j'ai rencontrés. Alors, c'est pour ça que j'ai dit: Suite au rejet de l'injonction provisoire déposée par Railbec, le CP Rail poursuit le démantèlement des infrastructures ferroviaires entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier au rythme de 2000 par jour. Selon les titres de propriété de 1890, le droit de propriété de CP Rail sur l'emprise ferroviaire serait contestable. En effet, en cas d'abandon de l'embranchement par CP Rail, la compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental ou ses ayants droit, c'est-à-dire le gouvernement du Québec, pourrait reprendre ses droits.

Selon les renseignements en notre possession, vous pourriez, comme ministre des Transports, ministre du gouvernement, invoquer l'intérêt public pour faire cesser les opérations de démantèlement de cette voie ferrée. Je vous demande donc, en tant que ministre des Transports du Québec, d'intervenir rapidement afin que cesse le plus rapidement possible, et avant qu'il ne soit trop tard, le démantèlement des infrastructures ferroviaires du Canadien Pacifique sur le trançon Saint-Jérôme-Mont-Laurier. Vous conviendrez que la poursuite des opérations de démantèlement de ces infrastructures pourrait causer des dommages tels à cet embranchement ferroviaire qu'une entreprise pourrait ne plus être intéressée à l'opérer. C'est ça que je vous ai demandé tout simplement, protéger les droits publics dans ce cas-là en vertu de la loi du temps que j'avais lue. D'autant plus qu'il y avait des gens qui étaient intéressés à exploiter ce tronçon-là que voulait abandonner la compagnie qui était...

M. **Elkas:** ...demander și c'était le même Jean **Lamontagne** de Railbec qui voulait... Est-ce la personne à qui vous faites référence?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Qui voulait exploiter?

M. Garon: C'est Railbec.

**M. Elkas:** Oui. Est-ce que vous savez s'il avait les fonds nécessaires pour opérer?

M. Garon: Ce n'est pas ça la question.

- **M. Elkas:** Non, ce n'est pas ça la question, mais... Écoutez, c'est bien beau de faire des affirmations comme vous le faites, mais Jean Lamontagne...
- M. Garon: Que ce soit Jean Lamontagne ou un autre, c'est les droits du Québec.
  - M. Elkas: ...ou un autre n'avait pas un avis

juridique, et ce qu'on est prêts à faire, c'est de vous déposer l'avis juridique. Ça nous ferait grandement plaisir si on pouvait devenir propriétaire. Dans le moment, on est en train de négocier avec CP sur l'achat pour en faire un parc linéaire parce qu'on veut conserver l'emprise. Les municipalités de la région, les MRC de la région, l'ensemble de ces gens-là ont démontré un grand intérêt. On a résolution après résolution de ces municipalités-là qui s'engagent dans la responsabilité de l'entretien de cette emprise et la responsabilité civile.

- M. Garon: En tant que ministre, vous n'êtes pas responsable des parcs, vous êtes responsable des transports, et, en vertu de la loi, au nom du gouvernement du Québec, vous pourriez invoquer l'intérêt public. Je vous ai demandé... Ce que j'ai écrit, ça fait quand même un petit bout de temps, c'était au mois d'août 1990, je n'ai pas eu de réponse encore.
- M. Elkas: Là, je vous ai dit, il y a 15 minutes, qu'on était pour vous déposer cette réponse dans les jours qui suivent.
- **M. Garon:** Vous allez nous l'envoyer dans les jours qui suivent.

M. Elkas: Oui.

- M. Garon: À date, vous n'avez rien fait, en plus de ça.
- **M. Elkas:** Non, il y a eu une vérification au complet, comme le sous-ministre vous l'a mentionné. **Ç'a** été validé, et on est satisfaits des réponses qu'ils nous ont données. On va vous passer la réponse.
- M. Garon: Bon. Concernant l'abandon de la liaison entre Chandler et Gaspé, est-ce que le ministre a déposé un mémoire à l'Office national des transports sur l'abandon de la voie entre Chandler et Gaspé? Quelle est la stratégie du ministre pour contrer les abandons de lignes ferroviaires au Québec? Quelles mesures le ministre entend-il prendre pour empêcher le CN de démanteler la voie, ce qui mettrait fin à la possibilité de confier son exploitation au secteur privé? Et est-ce que le ministre va exiger un montant du gouvernement fédéral afin de compenser la population de la Gaspésie qui pourrait être privée de ce service essentiel?
- M. Elkas: On demande, Mme la Présidente, à CN de surseoir à cette décision et, de notre part, on travaille avec les gens qui ont un intérêt local à poursuivre les intérêts dans ce domaine. On a déposé 70 000 \$ de notre part pour faire des études, pour s'assurer qu'il y a une survie de cette ligne entre Gaspé et Chandler.

- M. Garon: Là, vous payez pour une étude, mais le CN a dit qu'il arrachait dans un an. Je vais vous dire une chose: Si vous exigiez un peu ce que Terre-Neuve a eu quand ils ont enlevé 1169 kilomètres de chemin de fer il y a deux ans, au mois de juin... Il y a eu une entente fédérale-provinciale, au gouvernement, pour compenser 1169 kilomètres de chemin de fer à Terre-Neuve. On lui a versé, dans une entente de 700 000 000 \$ de cadeau. Si le gouvernement du Québec avait les mêmes exigences, alors qu'on donne 700 000 000 \$ à Terre-Neuve pour 1169 kilomètres de chemin de fer, alors que, dans l'Ouest, on garantit 25 000 kilomètres de chemin de fer non rentable par loi jusqu'à l'an 2000 et on paie les subventions, on paie les wagons, on paie le fonctionnement et on paie les trous dans les Rocheuses, etc., peut-être que le fédéral serait moins rapide pour dilapider des voies qu'actuellement, au Québec, il arrache sans aucune compensation en se sacrant du monde comme de sa dernière culotte. Je veux dire que, si le gouvernement fédéral avait à payer ce qu'il paie dans l'Ouest et ce qu'il paie dans les Maritimes, ils agiraient moins comme des sauvages au Québec, mais ça, ça dépend de
- M. Elkas: Je vais demander à M. Fournier de répondre à votre question sur les activités du milieu qui démontrent, de notre part, une foi pour assurer le maintien de ce service. Que ce soit par d'autres ou l'intérêt local, on s'est engagés à s'assurer qu'on peut protéger ça.
- **M. Garon:** La ligne, c'est avec le gouvernement fédéral. Ce n'est pas les activités du milieu, c'est vos activités que je voudrais connaître.

M. Elkas: On va vous...

M. Fournier: M. le député de Lévis, dans le cas de Chandler-Gaspé, d'abord, on s'est opposé à l'abandon, bien sûr, devant l'Office national des transports. La décision de l'Office, comme vous la connaissez malheureusement, c'est une ordonnance d'abandon. On est en train de négocier avec Transports Canada, qui est le bailleur de fonds de Via Rail dans ce cas-là, pour essayer d'en venir à une entente sur le maintien des services passagers jusqu'à Gaspé. C'est une négociation. On ne peut pas présumer des résultats de cette négociation-là. Par ailleurs, on travaille aussi avec des promoteurs régionaux qui sont intéressés à acheter la ligne entre Matapédia et Chandler. Ces gens-là pour un service passager jusqu'à Gaspé, selon le résultat des négociations qu'on aura avec Transports Canada.

M. Garon: Qui ça, les exploitants?

- **M. Fournier:** Les exploitants sont deux cheminots du CN actuellement.
  - M. Garon: Est-ce qu'ils ont de l'argent?
  - M. Fournier: Non.
- M. Garon: Comment se fait-il qu'à Saint-Jérôme-Mont-Laurier, le ministre a dit pour M. Lamontagne: Est-ce qu'il a assez d'argent? Pour les cheminots de Gaspé, il ne se demande pas s'ils ont de l'argent.
- M. Bergeron: Ce n'est pas ça qu'il a dit. C'est les MRC et les municipalités que le ministre a dit.
- M. Garon: Non, non, il a parlé des moyens financiers de M. Lamontagne. Il m'en a parlé. Il a dit: Pensez-vous qu'il aurait l'argent pour opérer ça? Apparemment, vos deux cheminots, là...
- **M.** Elkas: La différence, c'est qu'il n'y a pas de clientèle dans la ligne de Saint-Jérôme et qu'ici, il y a un potentiel.
- M. Garon: Est-ce que vous avez rencontré le ministre à ce sujet-là, le ministre Lewis?
- M. Elkas: Sur la question de cette desserteci?
  - M. Garon: Oui.
- M. Elkas: Je l'ai rencontré concernant plusieurs sujets. Évidemment, l'abandon des chemins de fer est une chose dont on a discuté, et il est prêt à écouter nos inquiétudes dans ce milieu.
  - M. Garon: Mais en attendant, il démantèle.
  - M. Elkas: Non, il ne démantèle pas.
  - M. Garon: Voyez-vous, ici, dans un article...
- M. Elkas: II fait la demande pour démanteler ou abandonner la ligne entre Gaspé et Chandler, mais il y a une intervention de notre côté et il est prêt à nous écouter. C'est pour ça qu'on verse, nous, de notre part, 70 000 \$ pour des études.
- M. Garon: Oui, mais là, ce n'est pas un ministère d'étudiants que vous avez. Écoutez bien, dans La Presse du 17 février 1991, le porte-parole du CN, M. Steve McIntosh affirme que le CN respecterait la décision de l'Office national des transports. "Aussi et c'est entre guillemets l'intention première à ce stade-ci est de démanteler les voies à la fin du délai de 12 mois." Il ne rit pas, là, il démantèle. Quand

on regarde comment ils se sont comportés à Saint-Jérôme-Mont-Laurier, comment ils se sont comportés à Richmond-Chamy et comment ils se comportent partout, ils démantèlent. Ils ne taponnent pas. Alors là, je vous demande ce que vous faites.

- M. Elkas: On n'est pas rendus là. On a démontré un intérêt concret, un dépôt de 70 000 \$ pour des études. On a demandé au fédéral de "matcher" notre contribution. On attend bientôt une réponse de ces gens, qui va servir à voir si on pourrait continuer le service. On espère et on est convaincus qu'on pourra le faire avec les gens du milieu.
- M. Garon: Est-ce que vous avez demandé au gouvernement fédéral, au ministre des Transports, l'équivalent des subventions en compensation qu'il a versées à Terre-Neuve lorsqu'il a versé 700 000 000 \$, un cadeau de 700 000 000 \$ pour démanteler 1169 kilomètres de chemin de fer à Terre-Neuve? Est-ce que vous avez demandé l'équivalent? C'est-à-dire que si vous calculez 1169 pour 700 000 000 \$, vous verrez combien ça fait du kilomètre. Est-ce que vous avez demandé l'équivalent pour chaque kilomètre de chemin de fer qui va être démantelé au Québec ou si vous ne l'avez pas demandé?
- M. Elkas: M. le député de Lévis, vous savez fort bien que, quant à la question de Terre-Neuve, cette entente était prévue dans l'Acte d'Union. C'est un engagement qu'il devait fournir les fonds nécessaires pour le maintien du service. Ce n'est pas le cas du Québec.
  - M. Garon: Ah! On sait bien:
  - M. Elkas: Je sais bien.
- M. Garon: Il y a des gens qui manifestaient leur intérêt dans ce temps-là aussi, je suppose. Nous autres, on se retrouve avec notre petit bonheur, mais c'est nous autres, sans doute, qui allons payer les subventions à Terre-Neuve. Nous autres, on démantèle gratis, ici. Le ministre des Finances est plus fort pour taper sur les augmentations de tarif des automobilistes, taper sur les Québécois plutôt que de taper sur le gouvernement fédéral, même dans les lignes qui passent dans son coin. Concernant la réorganisation administrative du ministère, est-ce que le ministre peut nous expliquer... (22 h 15)
- La **Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, j'aimerais vous faire remarquer qu'étant donné le temps, si vous voulez faire des remarques finales, il faudrait...
- **M. Garon:** Non, j'ai des questions que je veux terminer parce qu'il me reste trois sujets. Je vais poser les questions rapidement pour...

La Présidente (Mme Bélanger): Il va falloir poser les questions rapidement parce que le ministre veut probablement faire des remarques finales.

M. Garon: Oui. Mais là...

- La Présidente (Mme Bélanger): et l'adoption des programmes 1...
- **M. Garon:**... il n'y a pas de remarques finales prévues au règlement.

# La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

- **M. Garon:** Non, non. Il n'y a pas d'article dans le règlement qui prévoit des remarques finales. C'est des questions...
- La Présidente (Mme Bélanger): Inviter le ministre, le porte-parole de l'Opposition officielle et les membres à faire des remarques finales, s'il y a lieu. C'est dans la coutume.

M. Garon: Où ca?

- La Présidente (Mme Bélanger): Eh bien, de chacune des commissions parlementaires.
- M. Garon: Non, non, il n'y a pas de règlement là-dessus. Il n'y a pas de règlement.
- La Présidente (Mme Bélanger): Pas de règlement, mais l'habitude, la coutume.
- **M. Garon:** Non, non. Il n'y a pas de règlement. On est à poser des questions. On ne fait pas de remarques quand on n'a pas fini de poser les questions.

# Réorganisation administrative du ministère

Le ministre peut-il expliquer les raisons et les objectifs de cette réorganisation administrative du ministère des Transports? Quel sera le mandat de la nouvelle Direction générale de la planification et de la recherche?

- M. Elkas: M. le sous-ministre va vous expliquer tout ça.
- M. Bard: Pour répondre à la question du député de Lévis, la vocation générale de la Direction générale de la planification et de la recherche, c'est de développer une vision d'ensemble afin d'assurer la coordination et l'intégration des plans sectoriels par l'établissement d'un plan de transport global et cohérent. Il faut également assurer la coordination et supporter l'ensemble des activités de recherche dans une perspective ministérielle, et ce, en conformité avec les orientations ministérielles. Ce que ça veut dire, sur un plan un peu plus pratique, c'est

qu'historiquement, il y avait quatre directions générales au ministère des Transports, et, souvent, une direction générale intervenait sur une section de dossier et, après ça, passait le dossier à une autre direction générale qui continuait son intervention sur une autre section. Il n'y avait pas une vue d'ensemble des objectifs visés et des analyses nécessaires pour s'assurer que la cohésion existait et que ça pouvait, à l'occasion, s'intégrer dans une vision globale régionale ou, à l'occasion, même provinciale des mandats et des dossiers traités par le ministère des Transports.

- **M.** Garon: Quel sera le mandat de la nouvelle Direction générale de la planification et de la recherche?
- M. Bard: C'est ça que je viens de vous dire, M. le député de Lévis.
- **M. Garon:** Mais quelles sont les raisons de cette réorganisation?
  - M. Bard: Les raisons, c'est un désir...
  - M. Garon: Et les objectifs?
- Bard: Les raisons et les obiectifs particulièrement, en quelques minutes, c'est le désir de s'assurer qu'il y a une plus grande cohésion entre les dossiers, comme je viens de dire. Si on prend comme exemple, et ce n'est qu'un exemple pour imager, le dossier de l'estacade à Montréal. Dans le dossier de l'estacade à Montréal, et pour prendre en considération le volet global de l'ensemble régional sur le plan des besoins de transport des personnes en provenance de la grande rive sud et, également, en provenance du centre-ville de Montréal où se font des points de transbordement des personnes, des usagers de transports en commun, alors c'est un volet. Évidemment, ça a des conséquences également sur le volume de circulation des véhicules automobiles aux heures de pointe. Également, dans ce contexte-là, une fois qu'on a analysé ces impacts-là, il y a l'intervention des différentes directions générales, entre autres, celle du génie et celle des opérations qui vient intervenir jusqu'au moment de la réalisation.

Alors, c'est une direction générale qui a une vocation de planification et de coordination pour, comme le ministre l'a dit antérieurement, avoir une vue plus à long terme des conséquences des gestes qui sont posés par le ministre des Transports. Ça peut impliquer également, à l'occasion, des études socio-économiques des dossiers, dépendant de la nature des dossiers.

M. Garon: Est-ce que vous pouvez préciser le mandat de M. Jacques Alepin, qui a été nommé adjoint au sous-ministre, en décembre dernier, et combien de personnes relèvent de M. Alepin?

- M. Elkas: On en a parlé, je crois, aux engagements financiers, M. le député de Lévis.
  - M. Garon: On n'avait pas eu de réponse.
- M. Elkas: Chose manquante, dans la région de Montréal, c'est un guichet unique, si vous voulez. J'ai vécu l'expérience lorsque j'étais maire. C'est difficile, quand le sous-ministre est localisé à Québec, d'être en contact avec quelqu'un qui pourrait au moins diriger toutes les questions qui sont posées auprès du ministère, que ce soit le transport de la marchandise, le transport de la personne ou le routier. M. Alepin a été transféré. Ce n'est pas un sous-ministre adjoint, comme vous l'avez mentionné, c'est un adjoint au sous-ministre, puis il s'occupe de la grande région...
  - M. Garon: C'est ça que j'ai dit. J'ai dit...
- M. Elkas: Non, mais dans votre sortie, vous avez dit que c'était un sous-ministre.
- **M. Garon:** Non, non. J'ai dit: Le ministre peut-il préciser le mandat de M. Jacques Alepin qui a été nommé adjoint au sous-ministre, en décembre dernier?
- M. Elkas: Oui. Je suis content que vous le répétiez...
- M. Garon: J'ai demandé: Combien de personnes relèvent de M. Alepin? C'est tout ce que j'ai demandé.
  - M. Elkas: À ma connaissance...
- **M. Garon:** Je n'ai rien fait, je n'ai fait aucune supposition, rien. J'ai demandé c'était quoi son mandat, puis combien de personnes relevaient de lui.
- M. Elkas: Non, non. Vous avez fait une supposition lorsque vous avez fait votre critique, lorsque M. Alepin, qui est une personne crédible, une personne qui travaille très bien... Vous avez juste à vous informer auprès du milieu, au niveau du municipal, que ce soit des élus municipaux ou des fonctionnaires au niveau du municipal, cet individu-là est une personne qui peut livrer la marchandise. Ça nous prenait un guichet unique, à Montréal. On l'a "appointé" là parce qu'on sait qu'il pouvait remplir la tâche.
- M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir le mandat de M. Alepin, qui a été nommé adjoint au sous-ministre, en décembre dernier, et combien de personnes relèvent de M. Alepin? C'est tout ce que je demande. Je ne fais pas de suppositions, je ne dis rien, je fais juste demander ça, factuel.

- M. Elkas: Le sous-ministre va répondre parce que l'individu se rapporte à lui, mais je voulais faire un commentaire dans ce volet pour m'assurer, parce qu'il me semble que vous et votre collègue, le député de Pointe-aux-Trembles, êtes sur une mauvaise "track", puis on ne l'apprécie pas.
- M. Garon: Au rythme où vont les "tracks", au Québec, il n'en restera plus, ça fait que...
- La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le sous-ministre, brièvement, puisque nous sommes à la fin de nos travaux
- M. Bard: Mme la Présidente, je ne peux que répéter ce que le ministre a dit antérieurement. La responsabilité de M. Alepin... J'aimerais d'abord clarifier que le poste d'adjoint au sousministre n'est pas un poste "line", mais est un poste "staff<sup>1</sup>. Ceci dit, il se voit confier des dossiers pour fins d'analyse. Et comme le ministre l'a dit, c'est d'abord un guichet unique où les intervenants municipaux de la grande région de Montréal soumettent leurs dossiers au ministère et, dans un premier temps, l'analyse primaire est faite par l'adjoint au sous-ministre qui, lui, après coup, en parle au sous-ministre, et on fait le "dispatch" de ces dossiers-là dans l'appareil administratif pour fins d'analyse, préparation de plans et devis s'il le faut et le suivi opérationnel, si la décision du ministre s'oriente de cette façon-là. En ce qui concerne le nombre de personnes qui se rapportent à M. Alepin, la réponse est zéro.

### Adoption des crédits

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le sous-ministre. Est-ce que le programme 1, Systèmes de transports terrestres, est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. Le programme 3, Gestion interne et soutien est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le programme 4, Commission des transports du Québec.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le programme 5, Transport maritime et aérien.

**M. Garon:** Sur division. Vous n'avez pas nommé le programme 2, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Le programme 6. Transport scolaire?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les crédits 1991-1992 sont adoptés sur division.

M. Garon: Sauf le programme 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Sauf le programme 2 qui sera vu avec le ministre délégué aux Transports.

M. Garon: Sur division.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît. M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la députée, c'était un exercice...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît!

M. Elkas:... assez intéressant, mais j'aimerais clarifier certains points, puis j'aimerais qu'on retourne un peu au sérieux. Qu'on donne l'heure juste lorque c'est le temps de le faire, mais je n'apprécie pas que le député de Lévis fasse des sorties inexactes. Ça démontre de la malhonnêteté de sa part de dire en public qu'on a dépensé 61 000 000 \$ dans la voirie régionale quand, en 1990-1991, on a dépensé 105 182 000 \$. Le budget était de 105 000 000 \$...

M. Garon: En 1990-1991.

M. Elkas:... en 1990-1991, et, en 1991-1992, 146 000 000 \$. Alors, vos chiffres que vous allez chercher, on les retire de n'importe où puis on fait nos sorties, mais je trouve honteux qu'on fasse des sorties semblables, Mme la Présidente. Je veux simplement faire le point qu'on est engagés à dépenser l'argent d'une façon saine dans les régions autant que dans la région de Montréal, puis une distribution assez bien partagée, puis quand on donne des chiffres, qu'on donne des chiffres plus exacts. Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre.

**M. Garon:** Mme la Présidente, en réplique, c'est à mon tour...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non...

**M. Garon:** Bien oui, il a fait des conclusions, j'ai le droit aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Normalement, c'est le ministre qui a le dernier mot.

- M. Garon: Non, non, il a fait des conclusions. Je veux tout simplement lui dire très brièvement...
- La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, il faut ajourner les travaux.
  - M. Garon: Non, non.
- La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, s'il vous plaît.
  - M. Garon: Un instant!
- La Présidente (Mme Bélanger): 30 secondes, M. le député de Lévis.
- M. Garon: C'est très simple, Mme la Présidente, je veux vous dire que si le ministre n'est pas d'accord avec les chiffres, je dois dire qu'ils viennent de son ministre adjoint, ministre délégué à la voirie. J'ai posé la question au ministre délégué en lui disant qu'il y avait 170 000 000 \$ pour la voirie régionale en 1989-1990, 105 000 000 \$, comme vous avez dit, en 1990-1991. C'est ça que j'ai dit. Et j'ai dit: Quel est le pendant en 1991-1992? Et c'est lui qui nous a dit 63 400 000 \$.
- La Présidente (Mme Bélanger): Bon, on aura à vérifier...
- M. Garon: C'est enregistré, c'est dans les 50 minutes, sur les cinq heures qu'il a eues à l'Assemblée nationale lors de l'étude des crédits pour les cinq heures qu'il avait. Vous pouvez vérifier, c'est enregistré, alors vous avez rien qu'à regarder.
- M. Bard:... et le ministre s'est corrigé après coup à l'Assemblée nationale.
  - M. Garon: Il a répondu.
  - M. Bard: Non, non, il s'est corrigé.
- **M.** Garon: Non, non, il a répondu. J'ai demandé: C'est quoi qui correspond à 1991-1992...
- La Présidente (Mme Bélanger): Un instant! La commission...
  - M. Garon: II a dit 63 400 000 \$.
- La Présidente (Mme Bélanger):... de l'aménagement et des équipements ayant accompli son mandat ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 27)